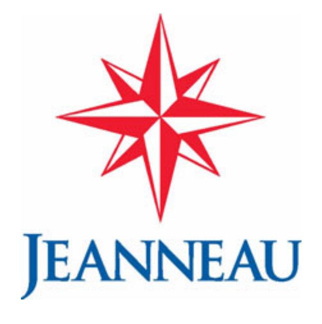
PRESTIGE 30



MANUAL DEL PROPIETARIO





SPORTS & LOISIRS

SUMARIO

PRESTIGE 30 Espagnol Código: 902821 Número total de páginas: 88
Actualizado 11/2009
Indicio F

HISTORIAL DE LAS ACTUALIZACIONES

- Indicio A 07/01/2007
- Indicio B..Página 20 .... 05/2007
- Indicio C ....Página 6 .... 10/2007
- Indicio D.................................Página 6-19-43-44-45-50-57-71 .... 05/2008
- Indicio E ....Página 26 .... 05/2009
- Indicio F... 11/2009

INTRODUCCIÓN

Una pasión común, el mar, nos une: nosotros, JEANNEAU, construimos barcos, y usted desea vivir su pasión a merced de las olas.

Tenemos el placer de darle la bienvenida a la gran familia de propietarios de barcos JEANNEAU y queremos felicitarle por ello.

Este manual ha sido elaborado para ayudarle a utilizar su barco de una manera cómoda, segura y placentera. Contiene los detalles del barco, los equipos suministrados o instalados, y los sistemas e indicaciones para su uso y mantenimiento.

Le recomendamos que lo lea atentamente antes de salir a navegar, para así sacar el máximo provecho y evitar cualquier deterioro y en particular cualquier molestia posterior. Familiarícese con el barco antes de manejarlo.

Con el deseo de hacerle aprovechar al máximo los adelantos tecnológicos, los nuevos equipos o materiales, y nuestra propia experiencia, los barcos se mejoran regularmente. Por esta razón, las características y los datos facilitados no son contractuales y pueden ser modificados sin previo aviso y sin la obligación de actualizarlos.

Concebido según las exigencias de la norma ISO 10 240, este manual general puede en ocasiones referirse a ciertos equipos y accesorios, o tratar cuestiones que no entran en el estándar de su barco. En caso de duda, consulte el inventario entregado en el momento de la adquisición.

Nuestra red de distribuidores oficiales JEANNEAU estará a su disposición para ayudarle a descubrir su barco y asegurar su mantenimiento.

Tanto si se trata de su primer barco, como si lo cambia por uno de otro tipo con el que no está familiarizado, asegúrese, por su comodidad y seguridad, de que tiene la experiencia necesaria para su manejo y utilización antes de "asumir el mando" del barco. Su vendedor, su federación náutica internacional o su club náutico, le aconsejarán con mucho gusto sobre las escuelas de navegación locales o los instructores competentes.

Aunque todo haya sido previsto y concebido para la seguridad del barco y de sus usuarios, no olvide que la navegación depende mucho de las condiciones meteorológicas y del estado de la mar, y que únicamente una tripulación experimentada y en buena forma física, que maniobra un barco bien cuidado, puede navegar de manera satisfactoria.

Las condiciones del mar y del viento correspondientes a las categorías de concepción A, B o C son variables y pueden comportar riesgos de olas o de ráfagas anormales. No se puede por tanto garantizar una seguridad total, incluso aunque su barco responda a las exigencias de una determinada categoría.

> Consulte siempre las previsiones meteorológicas antes de salir a navegar.
> Cerciórese de que las condiciones del mar y del viento corresponden a la categoría de su barco y de que tanto usted como su tripulación son capaces de maniobrar el barco en estas condiciones.

El mar y el agua no son el medio natural del hombre y debemos respetar sus leyes y sus fuerzas.

Haga un uso adecuado de su barco atendiendo a su estado, el cual se deteriora con el tiempo y el uso.

Cualquier barco, por muy sólido que sea, puede resultar seriamente dañado si no se usa correctamente. Esto no es compatible con una navegación segura. Adapte siempre la velocidad y la dirección del barco a las condiciones marítimas.

El "COLREG", reglamento internacional para la prevención de abordajes, editado por la Organización Marítima Internacional, define en todo el mundo las reglas de gobierno y de rumbo, las luces de navegación etc. Asegúrese de que conoce estas reglas y de que lleva a bordo un cuadernillo que las explica.

En muchos países se necesita un permiso para conducir, una autorización o una formación. Asegúrese de que posee dicha autorización legal antes de manejar el barco.

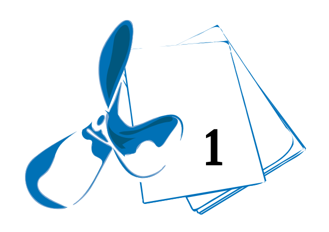
Diríjase siempre a un mecánico profesional con experiencia en el mantenimiento, el montaje de accesorios y pequeñas modificaciones. La autorización por escrito del constructor o de su representante legal es obligatoria para las modificaciones que alteren las características del barco, especialmente la disposición vertical de las masas (instalación de radar, cambio de motor, etc.)..

> Para los equipos principales u opcionales (motor, equipo electrónico etc.) consultar el manual respectivo entregado con el barco.

Se avisa a los usuarios del barco de que:

- Toda la tripulación debe seguir una preparación adecuada.
- No debe cargar el barco más allá de la carga máxima recomendada por el constructor, concretamente en lo relativo al peso total de los abastecimientos, de los diversos equipos no suministrados por el constructor y de las personas a bordo. La carga del barco debe repartirse correctamente.
- El agua de las sentinas debe mantenerse al mínimo.
- La estabilidad se ve reducida cuando se añade peso en la arboladura.
- En caso de mal tiempo, deben cerrarse las escotillas, los pañoles y las puertas para reducir al mínimo el riesgo de entrada de agua.
- La estabilidad puede verse reducida cuando se remolca un barco.
- Las olas rompientes constituyen un peligro importante para la estabilidad.
- Si su barco está equipado de una balsa salvavidas, lea atentamente las instrucciones de uso. El barco debe tener a bordo todo el material de seguridad apropiado (arneses, bengalas, balsa salvavidas etc.) en función del tipo de barco, del país, de las condiciones meteorológicas etc.
- La tripulación debe estar familiarizada con el uso de todo el material de seguridad y las maniobras de seguridad en emergencias (maniobra de hombre al agua, remolque etc.).
- Toda persona que esté en la cubierta debe llevar un chaleco salvavidas o una ayuda de flotación. Tenga en cuenta que en ciertos paises es obligatorio llevar permanentemente una ayuda de flotación homologada.
- Encontrará parte de las indicaciones en la placa del constructor colocada sobre el barco. Para más información consulte los capítulos específicos de este manual.

Conserve este manual en un lugar seguro y entréguelo al nuevo propietario en caso de vender el barco.
Se recomienda conservar junto con este manual las instrucciones entregadas por los constructores de los equipamientos para barcos (accesorios...)



CARACTERÍSTICAS Y GARANTÍA

SU BARCO

CONDICIONES GENERALES DE GARANTÍA

CARACTERÍSTICAS

Eslora total.. 9,52 m / 31' 3"
Eslora casco... 8,90 m / 29' 2"
Eslora flotación Categoría B.. 7,6 m / 24' 11"
Manga .... 3,32 m / 10' 11"
Calado Categoría B - Recipiente vacío .... 0,86 m / 2' 10"
Obra muerta (Sportop) Categoría B ....2,76 m / 9' 6"

Desplazamiento en lastre Bimotores 5.7L open ....4 302 kg / 9 484 lbs
Desplazamiento en lastre Monomotor D3 190 HP open ....3 820 kg / 8 422 lbs
Desplazamiento máximo Bimotores Categoría B ....6 370 kg / 14 043 lbs
Desplazamiento máximo Bimotores Categoría c ....6 570 kg / 14 484 lbs
Carga máxima recomendada por el constructor (Depósitos llenos)
Categoría B ....2 550 kg / 5 622 lbs
Categoría C ....2 750 kg / 6 063 lbs
Carga máxima recomendada por el constructor (Depósitos vacíos)
Categoría B ....1 967 kg / 4 336 lbs
Categoría C ....2 167 kg / 4 777 lbs

Masa total de los líquidos (todos los depósitos llenos)..919 kg

Capacidad agua.. 160 l / 42 US gal
Capacidad fuel... 490 l / 130 US gal
Capacidad frío ....80 l / 21 US gal
Capacidad baterías ....Motor: 1 x 110 Ah - Bordo: 2 x 110 Ah
Potencia motor recomendada.. 2XD3 (Volvo): 380 HP (283 kW)
Potencia recomendada...2XD3: 2 x 180 HP (2 x 133 kW)

Camarotes 1
Literas 4
Categoría CE .... B (8 personas)- C (10 personas)
Arquitecto ....Garroni / Oficina de proyectos Jeanneau



El motor es el medio principal de propulsión del PRESTIGE 30.



CATEGORÍA A

Este barco ha sido diseñado para navegar con vientos que pueden alcanzar la fuerza 8 en la escala de Beaufort y olas de una altura significativa de más de 4, y en gran medida, autosuficientes. Las condiciones anormales como los huracanes están excluidas.

Estas condiciones pueden darse en el transcurso de largas travesías, transoceánicas por ejemplo, o cerca de las costas cuando no se está protegido del viento y de las olas en varios centenares de millas náuticas.

CATEGORÍA B

Estos barcos han sido diseñados para navegar con vientos que no sobrepasen la fuerza 8 en la escala de Beaufort y en las olas correspondientes (olas de una altura significativa inferior o igual a 4 m).

Estas condiciones pueden darse durante la navegación en alta mar o en las proximidades de la costa, cuando no se está protegido del viento y de las olas en centenares de millas naúticas. Pueden darse condiciones similares en mares interiores de tamaño suficiente para provocar la altura de ola en cuestión.

CATEGORÍA C

Estos barcos han sido diseñados para navegar con vientos que no sobrepasen la fuerza 6 en la escala de Beaufort y en las olas correspondientes (olas de una altura significativa inferior o igual a 2 m).

Estas condiciones pueden darse en aguas interiores expuestas, en estuarios y en aguas costeras con climatología moderada.

CATEGORÍA D

Estos barcos han sido diseñados para navegar con vientos que no sobrepasen la fuerza 4 en la escala de Beaufort y en las olas correspondientes (olas ocasionales de 0,5 m de altura como máximo).

Estas condiciones pueden darse en aguas interiores resguardadas y en aguas costeras cuando hace buen tiempo.

Nota:

La altura significativa de ola es la altura media del tercio superior de las olas, que corresponde aproximadamente a la altura de ola estimada por un observador experimentado. Ciertas olas alcanzarán el doble de altura de este valor.

SU BARCO

Versión ....

NOMBRE DEL BARCO ....

NOMBRE DEL PROPIETARIO ....

DIRECCIÓN ....

....

....

N° DE CASCO ....

N° DE SERIE ....

N° DE MATRÍCULA ....

FECHA DE ENTREGA ....

N° DE LA LLAVE DE ENTRADA ....

MARCA DEL MOTOR ....

N° DE SERIE MOTOR - ESTRIBOR ....

N° DE LLAVE MOTOR - ESTRIBOR ....

N° DE SERIE MOTOR - BABOR ....

N° DE LLAVE MOTOR - BABOR ....

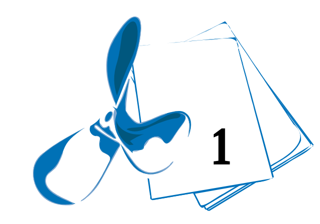
Su agente



CHANTIERS JEANNEAU (Establecimiento de la empresa SPBI)
BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE
Tel. (33) 02 51 64 20 20 - Fax (33) 02 51 67 37 65
Internet : http://www.jeanneau.com(fr).



CONDICIONES GENERALES DE GARANTÍA



Artículo 1

El día de entrega del barco, las partes firman el certificado de entrega dado por CHANTIERS JEANNEAU a estos efectos, que sirve de acuerdo de conformidad por parte del comprador-usuario.

La recepción del barco por el comprador-usuario hecha sin salvedad, sirve de aceptación del estado aparente del barco en cumplimiento de las disposiciones del artículo 1642 del Código Civil francés.

La aplicación de la garantía podrá solicitarse siempre y cuando:

- se envíe al servicio posventa de CHANTIERS JEANNEAU la hoja del certificado de entrega y el cupón de garantía correspondiente,
- se superen los controles y revisiones prescritos por CHANTIERS JEANNEAU, teniendo en cuenta que los gastos eventuales como manutención, transporte, estacionamiento o convoy, utilizados en la realización de estas operaciones quedan a cargo exclusivo del comprador-usuario.

Artículo 2

La garantía es válida 24 meses a contar desde el día de entrega del barco al primer comprador-usuario y se limita estrictamente, según la elección del constructor, a la sustitución o a la reparación gratuita de todas las piezas reconocidas como defectuosas por los servicios técnicos de este último, sin indemnización alguna.

Para los instrumentos y accesorios que llevan de manera patente el sello de otro proveedor, la garantía se limita a la ofrecida por ese mismo proveedor.

Artículo 3

Con excepción de los prototipos, de las embarcaciones RIGIFLEX, de los barcos explotados a título profesional o especialmente diseñados y/o equipados para la carrera, que no poseen ninguna otra garantía contractual salvo la prevista por el artículo 2 precedente, la estructura del casco, de la cubierta y de la unión entre estos elementos y la de la quilla-casco, está garantizada contra todo vicio de fabricación reconocido por los servicios técnicos de CHANTIERS JEANNEAU, durante un período de 5 años para los veleros monocasco y de 3 años para las embarcaciones a motor y los veleros multicasco.

No obstante, toda circunstancia que atente contra la estructura y no resulte de un vicio de fabricación cubierto por la garantía, que pueda o no dar lugar a la reparación del casco o de la cubierta, provoca la anulación sin perjuicio ni dilación de la presente garantía.

El plazo cobra efecto a partir de la primera puesta en marcha del barco o a más tardar, el último día del año de su construcción, a saber el 31 de agosto del mismo año.

La presente garantía se limita exclusivamente a la reparación gratuita de los vicios de fabricación en nuestras fábricas o en un taller o astillero acordado por nosotros y sin indemnización alguna.

Artículo 4

Están excluidos de los términos de la garantía presentados en los artículos 1 y 2:

- Los gastos de transporte del barco y de cualquier pieza, así como los posibles gastos y/o daños resultantes de la imposibilidad de uso del barco y/o del material, que quedan a cargo del comprador,
- Los desperfectos o averías enumerados a continuación así como sus consecuencias:
  - El desgaste normal,
  - Las grietas, resquebrajaduras o decoloraciones del gelcoat,
  - Los daños resultantes de:
    - transformaciones y modificaciones, o reparaciones incluso parciales efectuadas fuera de los talleres autorizados,
    - el incumplimiento de las instrucciones de mantenimiento previstas en el manual entregado con el barco, o de las buenas prácticas,
    - una mala utilización, en particular un uso negligente, imprudente, abusivo o anormal,
    - la participación en competiciones,
    - las negligencias en la toma de medidas de conservación que se imponen,
    - un accidente o siniestro como explosiones, incendios, inundaciones, tempestades, rayos, transportes, motines, robos o choques,
    - condiciones de almacenamiento o de transporte inadecuadas.

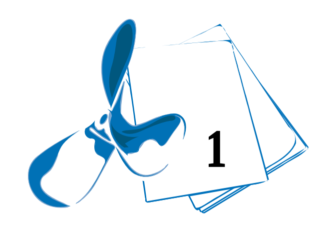
Artículo 5

La utilización de la garantía prolonga la duración de la misma por un período igual al necesario para la realización de las solas reparaciones cubiertas por la garantía, a condición de que dichas reparaciones requieran inevitablemente una inmovilización del barco durante al menos 7 días consecutivos.

Artículo 6

Para hacer uso de la garantía enunciada más arriba, el comprador-usuario deberá presentar debidamente cumplimentado el certificado de entrega del barco y el documento de garantía siempre que desee hacer uso de la misma, y deberá notificar por escrito a su concesionario-vendedor el defecto o el vicio, de manera concreta y razonada, en un plazo de 15 días a contar desde su descubrimiento, so pena de caducidad.

El concesionario-vendedor debe informar al constructor en un plazo de 8 días desde su recepción, de la reclamación del comprador-usuario, bajo pena de tener que sufragar las consecuencias de su retraso.



Artículo 7

Los concesionarios, agentes o revendedores de CHANTIERS JEANNEAU no están capacitados para modificar la garantía citada, aunque pueden, por su propia cuenta y bajo su sola responsabilidad, conceder otras posibles garantías suplementarias que de ninguna manera pueden comprometer al constructor.

PRECAUCIÓN ANTES DE CUALQUIER REPARACIÓN

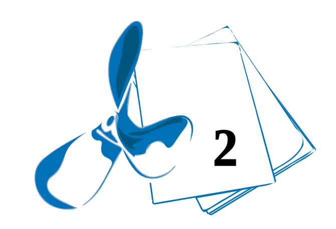
Contacte con su vendedor para obtener los mejores consejos o las piezas de recambio adaptadas y los materiales para las reparaciones que puede hacer uno mismo.

Es preferible que las reparaciones importantes del casco o del motor se lleven a cabo por profesionales. Su vendedor está capacitado para efectuar estas reparaciones o para encargárselas a las personas competentes para ello.



PELIGRO

Contacte con su vendedor para saber lo que se puede hacer y sobre todo lo que no se debe hacer. Podría poner su seguridad en peligro y perder la garantía.



SEGURIDAD

ESPACIO PARA BALSA SALVAVIDAS





BALSA SALVAVIDAS

Debe ser accesible permanentemente la balsa salvavidas



PELIGRO

Las fugas o los vapores de carburante constituyen un riesgo de incendio o explosión.

Ventilar por largo rato el compartimiento motor antes de arrancar el motor.

Riesgo de incendio o de explosión que puede resultar de una mala utilización de los sistemas de corriente continua o alternativa. Consultar el capítulo Electricidad.



ADVERTENCIA

- Antes de cada salida, hacer el inventario de los equipos de seguridad obligatorios.
- No sobrepasar el número de personas indicado en el capítulo "Características".
- Sin tener en cuenta el número de personas, el peso total de las personas y del equipo no debe sobrepasar nunca la carga máxima recomendada por el constructor.
- Utilizar los asientos previstos para este fin.

RECOMENDACIÓN

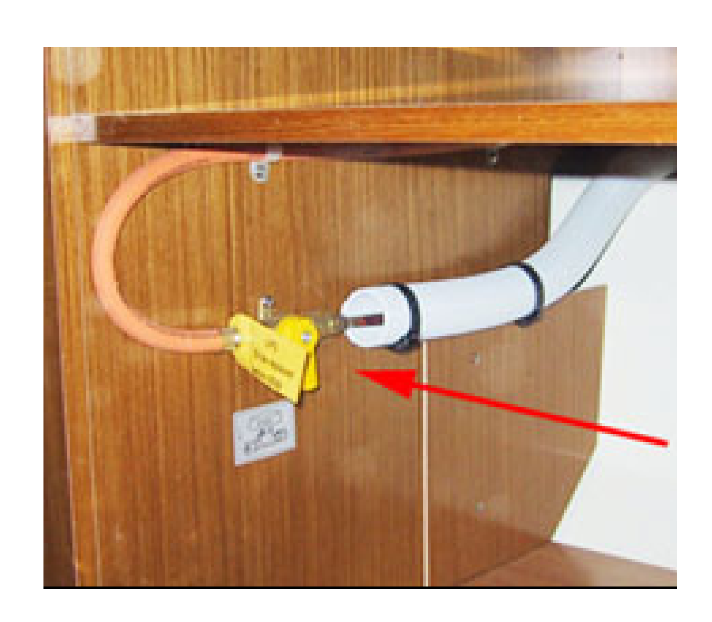
Antes de la salida, leer atentamente el procedimiento de lanzamiento al agua indicado sobre la balsa.

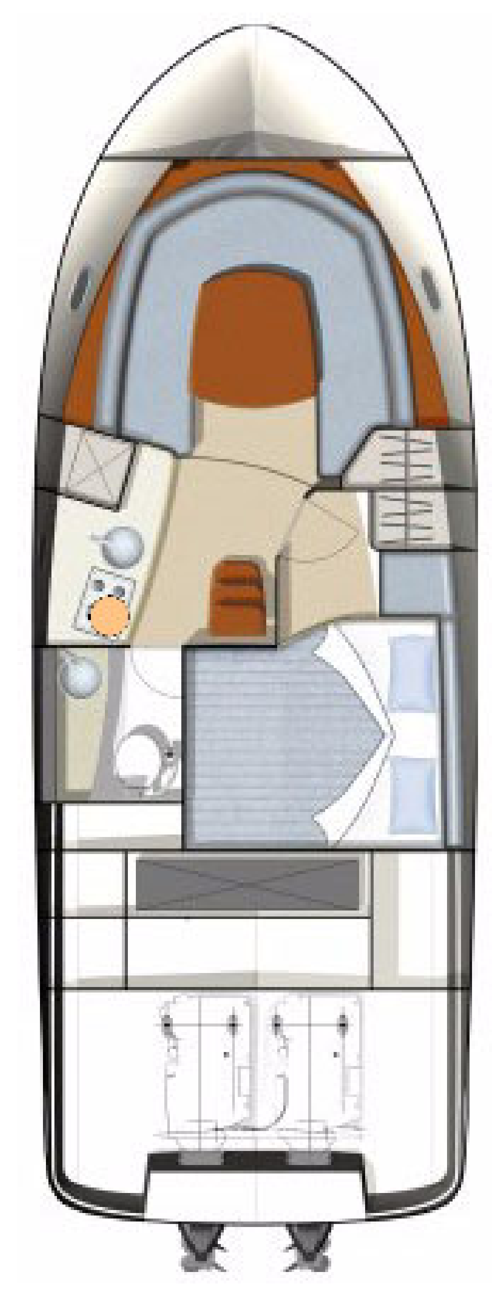
RECOMENDACIÓN

Cerrar las puertas de la timonera cuando se navega en tiempo duro.

Fijar cuidadosamente los elementos móviles cuando el barco esté en marcha.

VÁLVULA DE GAS







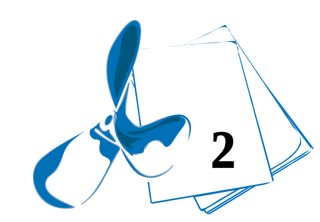


Válvula abierta Válvula cerrada Situación de las válvulas

NOTA: Misma situación en cualquier versión de acondicionamiento interior

ADVERTENCIA

- No utilizar soluciones a base de amoniaco.
- No utilizar nunca una llama para detectar fugas.
- No fumar, no utilizar una llama desnuda mientras cambia la bombona de gas.



Tipo de bombona: butano, presión de servicio 10 kg/cm^2, o en función de la normativa en vigor del país).

Cerrar las válvulas del circuito y de la bombona cuando los aparatos no estén en uso.

Cerrar las válvulas antes de cualquier cambio de bombona e inmediatamente en caso de emergencia.

No dejar nunca un aparato en funcionamiento sin vigilancia.

No colocar materiales inflamables sobre el hornillo (cortinas, papeles, servilletas etc.).

Comprobar que las válvulas de los aparatos están cerradas antes de abrir la válvula de la bombona o la de la tubería.

En caso de oler a gas o de extinción accidental de la llama (pese al corte automático de la entrada de gas en caso de extinción de la llama) cerrar las válvulas de los aparatos. Propicie una corriente de aire para evacuar los gases residuales. Busque el origen del problema.

Comprobar con regularidad el sistema de gas con el fin de detectar posibles fugas.

Verificar todas las conexiones utilizando una solución jabonosa o de detergente, cerrando las válvulas de los aparatos y abriendo la válvula de la bombona.

Si se detecta una fuga, cerrar la válvula de la bombona y repararla antes de la siguiente utilización.

Los aparatos consumen el oxígeno de la cabina y liberan productos de combustión. Ventilar el barco durante la utilización de los aparatos.

No obstruir las salidas de ventilación y dejar como mínimo la puerta abierta.

No utilizar el horno o los fuegos de la cocina como calefacción adicional.

Cerrar el hornillo de la cocina si no se está utilizando para evitar el deterioro de las tuberías durante la navegación.

No obstruya nunca el acceso rápido a los elementos del circuito de gas.

Mantener las bombonas vacías desconectadas y las válvulas de las mismas cerradas.

Mantener las protecciones, tapaderas, capotas y tapones en su sitio.

No utilizar el compartimento de la bombona de gas para guardar el equipo. Para almacenar las bombonas de gas, utilizar únicamente el compartimento reservado para ello.

Controlar con regularidad y cambiar las tuberías flexibles que unen la bombona a una extremidad del circuito y el hornillo a la otra, en función de las normas y de los reglamentos en vigor en su país.

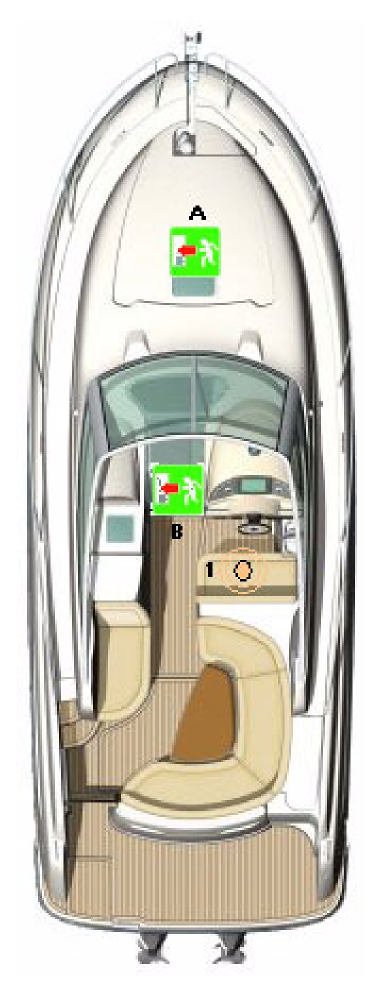
Tener cuidado de no estropear la rosca de la bombona sobre la que se monta el regulador. Comprobar el estado del regulador todos los años y cambiarlo si es necesario. Utilizar reguladores idénticos a los instalados.

Procurar que las reparaciones sean efectuadas por una persona competente.

EMPLAZAMIENTO DE LOS EXTINTORES (ISO 9094-1)

Aunque hay otros sitios posibles, los extintores deben colocarse a menos de 5 m de todas las literas. Es obligatorio colocar un extintor a menos de 2 m del orificio extintor.

Se debe colocar un extintor o una manta ignífuga (ISO 1869) a menos de 2 m de todo aparato con llama.Se debe situar un extintor a menos de 1 m del puesto de timón.



Extintor, por unidad, capacidad mínima 5 A / 34 B.

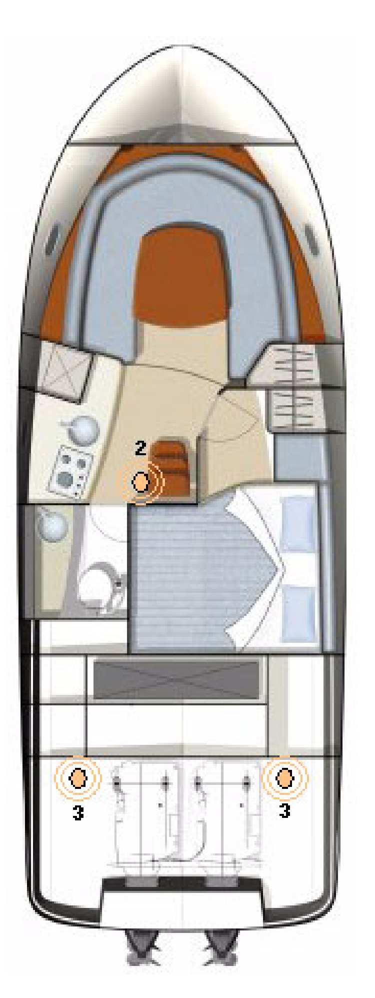
Para el PRESTIGE 30:
10 A / 68 B.

1. Puesto de timón
2. Cocina
3. Compartimento de popa

 Salidas de emergencia en caso de incendio

A. Escotilla de cubierta de cabina - Proa

B. Entrada del salón





ADVERTENCIA

Los extintores forman parte del equipo obligatorio

El propietario se compromete a instalar los extintores móviles únicamente en conformidad con la norma ISO 9094



tirador de proyecciónn de gas inerte

Boquilla extintor

PREVENCIÓN DE INCENDIOS

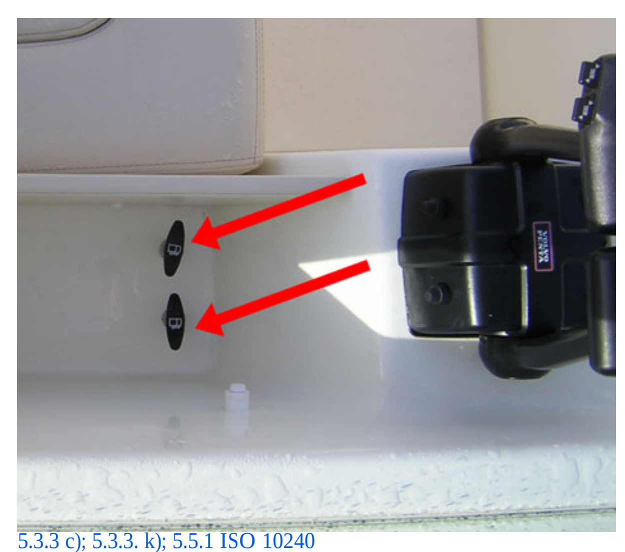
Distribuir los extintores en lugares fácilmente accesibles y alejados de una posible fuente de incendio

El compartimento motor está provisto de 2 extintor fijo con mando el el puesto de pilotaje.Estos mandos permiten utilizar los extintores sin que sea necesario abrir los paneles de acceso habituales.

El concesionario deberá quitar los pasadores de los 2 extintores cuando se reciba el barco.

PROCEDIMIENTO EN CASO DE INCENDIO EN LA SENTINA MOTOR:

- Parar los motores
- Cortar la alimentación eléctrica y la alimentación de carburante
- Accionar los mandos de los extintores
- Esperar un minuto
- Abrir los paneles de acceso y proceder a las reparaciones.





5.3.3 c); 5.3.3. k); 5.5.1 ISO 10240

Tiradores de carburante





PELIGRO



Prever un extintor a mano por si el fuego se reaviva.

El material de lucha contra incendios (extintores portátiles, cobertura anti-fuego y cubo) debe imperativamente ser accesible de manera permanente e inmediata.

Para permitir el funcionamiento de los extintores fijos, es imperativo quitar de una vez por todas la clavija de seguridad ubicada sobre cada extintor.

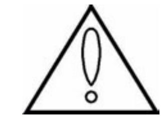
Es responsabilidad del propietario o del jefe a bordo:

- Equipar el barco con extintores.
- Hacer verificar los extintores conforme a las prescripciones indicadas.
- Reemplazar los extintores por otros de características equivalentes (capacidad y resistencia al fuego equivalentes), si los extintores estuvieran vencidos o descargados
- Informar a la tripulación de:
  • la situación y el funcionamiento de los extintores,
  • la situación de las salidas de emergencia.
- Asegurarse de que los extintores son accesibles cuando el barco está ocupado.
- Asegurarse que las aberturas de ventilación de los compartimientos motor (y generador si estuviera instalado) estén bien despejados.

No almacenar materiales combustibles en el compartimiento motor.

Si se almacenan materiales no combustibles en el compartimiento motor, deben estar sujetos para no correr el riesgo de que caigan sobre las máquinas. Además, no deben obstruir ni la entrada ni la salida del compartimiento motor.

Las salidas, salvo las puertas y paneles de la bajada principal equipados con escalas permanentes, deben ser identificadas con un símbolo.



ADVERTENCIA

Nunca:

- Obstruir el paso hacia las salidas de emergencia.
- Obstruir los mandos de seguridad (válvulas de fuel, válvulas de gas, interruptores eléctricos).
- Obstruir extintores situados en estanterías.
- Dejar el barco desocupado con la cocina o la calefacción encendida.
- Utilizar lámparas de gas en el barco.
- Modificar los sistemas del barco (eléctrico, de gas o carburante).
- Llenar un depósito o cambiar una bombona de gas durante el funcionamiento del motor, la cocina o la calefacción.
- Fumar cuando se manipulan carburantes o gas.

Mantener los fondos limpios. Verificar la presencia de vapores de fuel y de gas a intervalos regulares.

Utilizar exclusivamente piezas de repuesto compatibles con los extintores. Estas piezas deben comportar las mismas indicaciones o ser equivalentes técnicamente en su resistencia al fuego.



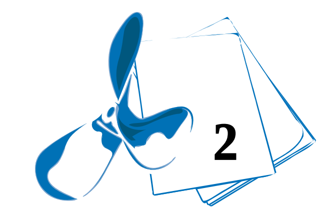
PELIGRO

Riesgo de incendio o de explosión que puede resultar de una mala utilización de los sistemas de corriente continua o alternativa (Consultar el capítulo Electricidad).



ADVERTENCIA

Utilizar exclusivamente los extintores **CO_2** para combatir los **fuegos eléctricos**.
Evacuar la zona inmediatamente después de la descarga para evitar la asfixia.
Airear antes de entrar.



ACHIQUE

BOMBA DE ACHIQUE ELÉCTRICA

La puesta en marcha de la bomba de achique eléctrica se efectúa en el cuadro de instrumentación.

Funcionamiento:
Las bombas de achique eléctricas están conectadas al circuito de reserva 12V. Para permitir su funcionamiento, es necesario conectar el circuito 12V accionando los desconectadores de baterías.

Bomba 1 = Capacidad: 50,5 litros / minuto.

Bomba 2 = Capacidad: 35 litros / minuto.

Bomba 3 = Capacidad: 15 litros / minuto.

BOMBA DE ACHIQUE MANUAL

La bomba de achique manual está situada en la bañera.

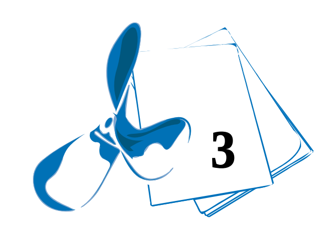
Capacidad: 31,5 litros / minuto.

PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

Limpiar los puntos o alcachofas de aspiración de las bombas de los desechos que pudieran obstruirlas. Si los tabiques estancos que aislan los picos delanteros y traseros están provistos de válvulas, éstas se deben mantener cerradas en tiempo normal y abiertas únicamente para vaciar el agua de la sentina principal.

MANIOBRA DE EMERGENCIA

En caso de avería del sistema de dirección, es imposible controlar las maniobras del barco utilizando los mandos de propulsión en oposición total o parcial.



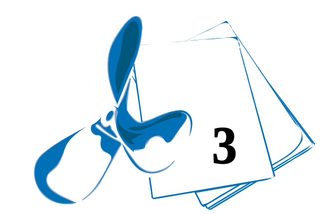
CASCO

CONSTRUCCIÓN

MANTENIMIENTO DEL CASCO

CARENADO

GUÍA PARA LA REPARACIÓN DEL GELCOAT



CONSTRUCCIÓN

Su barco está construido en estratificado de poliéster.

Su barco tiene un contramolde de casco estructural.

La cubierta es en sandwich de balsa con injertos de madera dura en los sitios donde van los herrajes.

La unión casco-cubierta está realizada con un pegado de masilla y poliuretano y reforzada por la fijación del listón.

MANTENIMIENTO DEL CASCO

Los materiales y equipos de su barco han sido seleccionados por su nivel de calidad y rendimiento, así como por su facilidad de mantenimiento. No obstante, es conveniente asegurar un mínimo de mantenimiento para proteger su barco de las agresiones externas (sal, sol, electrólisis etc.).

Limpiar el barco preferiblemente en tierra.

Utilizar lo menos posible productos de limpieza.

No utilizar disolventes o productos detergentes agresivos (ver página siguiente).

No verter en el agua los productos de limpieza.

PRECAUCIÓN

No se recomienda el uso de un limpiador de alta presión.
Evitar el uso de agua caliente o vapor.

CARENADO



Superficie antifouling : 20 m^2 - (medidas "barco en lastre")

PRECAUCIÓN

- Consultar con la capitanía para saber las condiciones de uso del agua y del aire de mantenimiento para limpiar su barco.
- Es necesario que se acerque a su concesionario para lo relativo a las reparaciones de gel-coat.

PRECAUCIÓN

- Cuando se aplique el antifouling, no cubrir los sensores de instrumentos electrónicos ni los ánodos.

RECOMENDACIÓN

- Durante el carenado, verificar los ánodos sobre los apoyos del motor.
- Ver capítulo "Motorización".

La carena de su barco debe estar recubierta con pintura antifouling para impedir que la vegetación marina se adhiera.

La naturaleza del agua por donde evoluciona el barco determinará tanto la elección del antifouling como la frecuencia de los carenados. No dude en consultar con profesionales.

Consultar el capítulo 9 para la botadura.

Antes de la aplicación del antifouling, nunca se deberá:

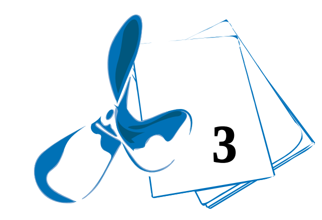
- Hacer limpieza con abrasivos.
- Utilizar otros disolventes que no sean alcohol etílico.
- Utilizar detergentes a presión.
- Usar rascador.
- Además de realizar una leve abrasión con la mano, lije con papel de lija al agua 400 o más (al realizar la primera aplicación).

Si hubiera que hacer una limpieza del antifouling con chorro de alta presión:

- La temperatura máxima del agua deberá ser de 15 ºC.
- La presión máxima del chorro será de 150 bars.
- La distancia mínima entre la boquilla y el casco será de 10 centímetros.

Respete escrupulosamente las recomendaciones del proveedor cuando aplique el antifouling.

Todas estas operaciones de carenado podrán ser realizadas por su concesionario.



PROPORCIONES

Nuestros productos han sido acelerados, basta con añadir el catalizador (líquido incoloro). La proporción más corriente es 2 %.

La gelificación (tiempo de trabajo) es de aproximadamente 1/2 hora, y endurece en 10 horas.

MÉTODO DE TRABAJO

- Para tapar un agujero o un arañazo, lijar y limpiar la superficie con acetona.
- Preparar la cantidad de gelcoat necesaria, preferentemente en una placa de cristal.
- Con una espátula o una punta, aplicar el producto con una capa lo bastante espesa para permitir un lijado posterior.
- Para igualar los pequeños retoques en superficies lisas, pegar sobre el gel coat aún fresco una cinta adhesiva (o mejor, mylar).
- Despegar el adhesivo cuando se endurezca.
- Para obtener un acabado muy brillante, lijar fino, con abrasivo y agua, y pulir.



ADVERTENCIA

Para conseguir un buen resultado, se han de respetar las siguientes condiciones:

- Tiempo seco.
- Temperatura entre 15° C y 25° C.



PELIGRO

El catalizador es un producto peligroso:

- No dejar al alcance de los niños.
- No poner en contacto con la piel ni las mucosas.
- Lavar con agua jabonosa y aclarar abundantemente.

ALMACENAMIENTO

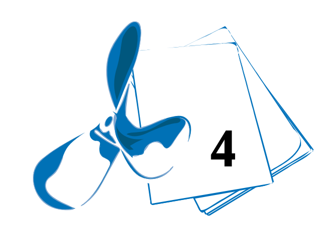
Para una buena conservación, almacenar las piezas en un sitio fresco, protegido de la humedad y de la luz.

Conservar las piezas un máximo de 6 meses.

El poliéster es inflamable, tomar las debidas precauciones de uso.

LIMPIEZA DE HERRAMIENTAS

Para limpiar las herramientas, utilice acetona.



CUBIERTA

NAVEGACIÓN

AMARRE

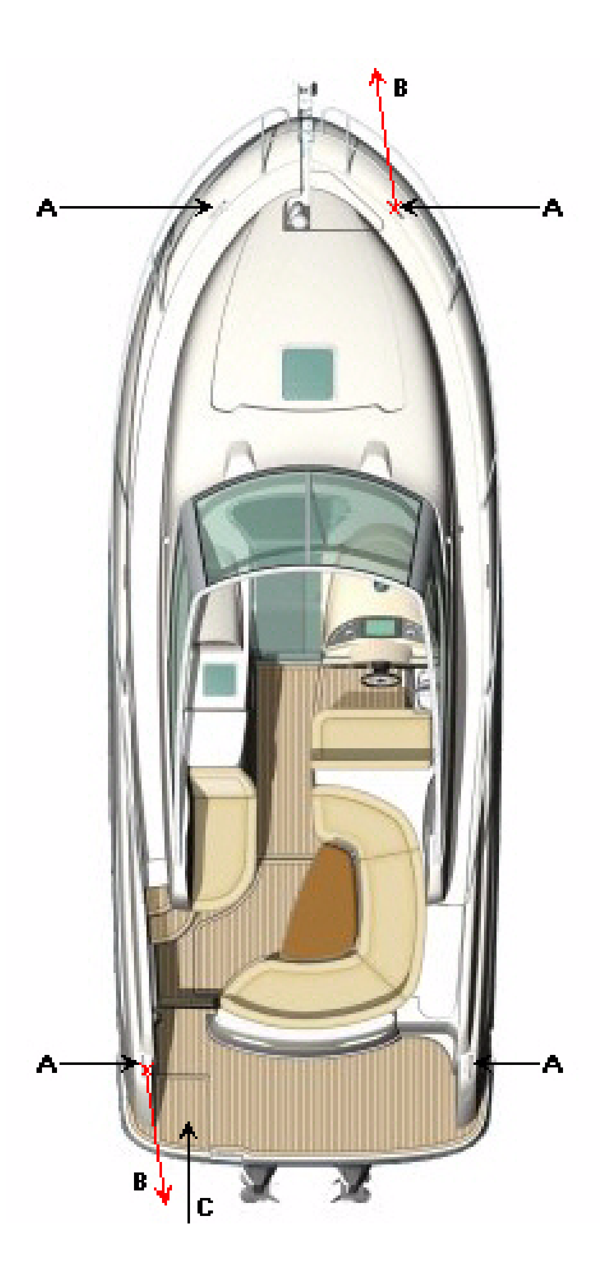
REMOLQUE

FONDEO

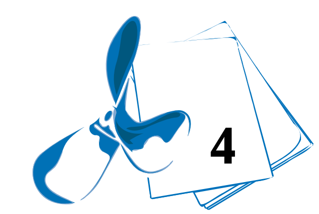
RADAR

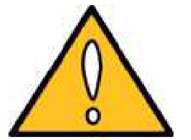
MANTENIMIENTO DE LA CUBIERTA

PLANO DE LA CUBIERTA



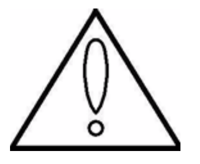
A. Cornamusas de amarre
B. Remolque
C. Escalera de baño





PELIGRO

Llevar el chaleco salvavidas.
Con mar gruesa, llevar el arnés de seguridad y atarse al barco.
Durante la navegación, cerrar y candar la o las puertas de acceso al faldón de popa



ADVERTENCIA

Evitar la manipulación de la parte superior del deporte (apertura / cierre) de más de 6 nudos de viento o de los mares

AMARRE

Para las maniobras de amarre, el barco debe disponer de calabrotes en cantidad y dimensiones suficientes y adaptados al entorno.

- Maniobrar siempre con el motor.
- Tener en cuenta la corriente y el viento en las maniobras.
- Proteger al máximo el barco con las defensas tan pronto dimensionadas.
- Conservar siempre los amarres a punto y en su sitio.
- Maniobrar a velocidad reducida.



PELIGRO

No intente parar el barco con el pie, la mano o un bichero.

DESPUÉS DEL AMARRE

- Proteger los calabrotes de los rayones con fundas de plástico.
- Tener en cuenta las variaciones de altura del mar si las hay.

REMOLQUE

REMOLCADOR

- Efectuar la maniobra de remolque a velocidad reducida y evitando las sacudidas bruscas.
- Prestar especial atención cuando se envía o recibe el cabo de remolque (podría engancharse en la hélice).

NOTA: La estabilidad puede verse reducida cuando se remolca un barco.

REMOLCADO

- Permanecer al timón procurando que el barco no se aparte de la estela del remolcador.
- Un remolque inapropiado puede dañar su barco, no remolcar a velocidad superior a los 6 nudos.

FONDEO

Por regla general, fondear a un mínimo de 3 veces la profundidad del agua.

- Orzar sin velocidad.
- Arriar la cadena retrocediendo lentamente.
- Amarrar el cabo en la cornamusa.

PRECAUCIÓN

Antes de realizar un fondeo, verificar la profundidad, la fuerza de la corriente y la naturaleza de los fondos.

PRECAUCIÓN

Todas las maniobras de fondeo con el molinete han de efectuarse con el motor en marcha para no descargar las baterías.



IZADA DEL ANCLAJE

- Apretar el freno del barbotín.
- Verificar que la cadena esté colocada en el barbotín.
- Halarse lentamente hacia el ancla con el motor (no usar el molinete para halar el barco).
- Izar completamente el anclaje.
- Vigilar los últimos metros antes del contacto del ancla con el pescante.
- Si sólo se va a cambiar de atraque, verificar la posición del ancla sobre el herraje de proa
- En caso de molinete eléctrico, cortar la alimentación en cuanto la cadena esté tirante.

FONDEO EN POPA

Las maniobras de fondeo en popa se efectúan a motor parado.

- Amarrar el calabrote en la cornamusa de amarre con el largo deseado.
- Dejar correr el anclaje lentamente.
- Tener cuidado de no dañar la hélice o el timón





ADVERTENCIA

Las maniobras con molinete son peligrosas:

- Mantener siempre el equipo de fondeo libre y despejado.
- Efectuar las maniobras con prudencia, usar guantes y calzado.
- Si su barco está equipado de la opción doble mando, asegurarse de utilizar **sólo un** mando a la vez

MANTENIMIENTO

RECOMENDACIÓN

Aclarar el molinete y el equipo de fondeo con agua dulce después de la navegación.
Consultar el manual del constructor para el mantenimiento del molinete al principio y al final de la temporada.

RADAR



RECOMENDACIÓN

Antes de cualquier utilización, remitirse a las instrucciones del constructor entregadas con el barco.



MANTENIMIENTO DE LA CUBIERTA

Limpiar el barco preferiblemente en tierra.

Utilizar lo menos posible productos de limpieza.

No utilizar disolventes o detergentes agresivos (Consultar el capítulo 3 "Casco").

No verter productos de limpieza en el agua.

Cepillar regularmente la cubierta utilizando un producto desengrasante y agua dulce.

CONSEJO: Utilizar exclusivamente productos del mismo tipo que los incluidos en el maletín de mantenimiento entregado con el barco.

HERRAJES

- Aclarar abundantemente y con agua dulce todos los equipos.
- Limpiar y pulir con el "Rénovateur chrome et inox Jeanneau" (incluido en el maletín de mantenimiento) los aceros inoxidables que presenten pequeños piquetes de herrumbre o alvéolos de oxidación.

PARTES EXTERIORES EN MADERA MACIZA

Limpiar con regularidad las partes de madera con agua dulce y una esponja (si es necesario, añadir jabón suave no agresivo).

PLEXIGLAS

- Aclarar el plexiglas con agua dulce.
- Darle lustre con un trapo suave impregnado de aceite de parafina.
- Utilizar pasta de pulir para los arañazos.

TAPÍCERIA EXTERIOR

Guardar la tapicería amovible (lavada con agua jabonosa y luego secada) cuando el barco está desocupado.

INOXIDABLE

El acero inoxidable no es inalterable y precisa de un mínimo mantenimiento:

- Usar preferentemente las herramientas cromadas para cualquier manipulación sobre el acero inoxidable.
- Reconstituir regularmente la película protectora con un inhibidor de corrosión (consulte a su concesionario).

PRECAUCIÓN

No utilizar disolvente, alcohol o acetona para el plexiglas.



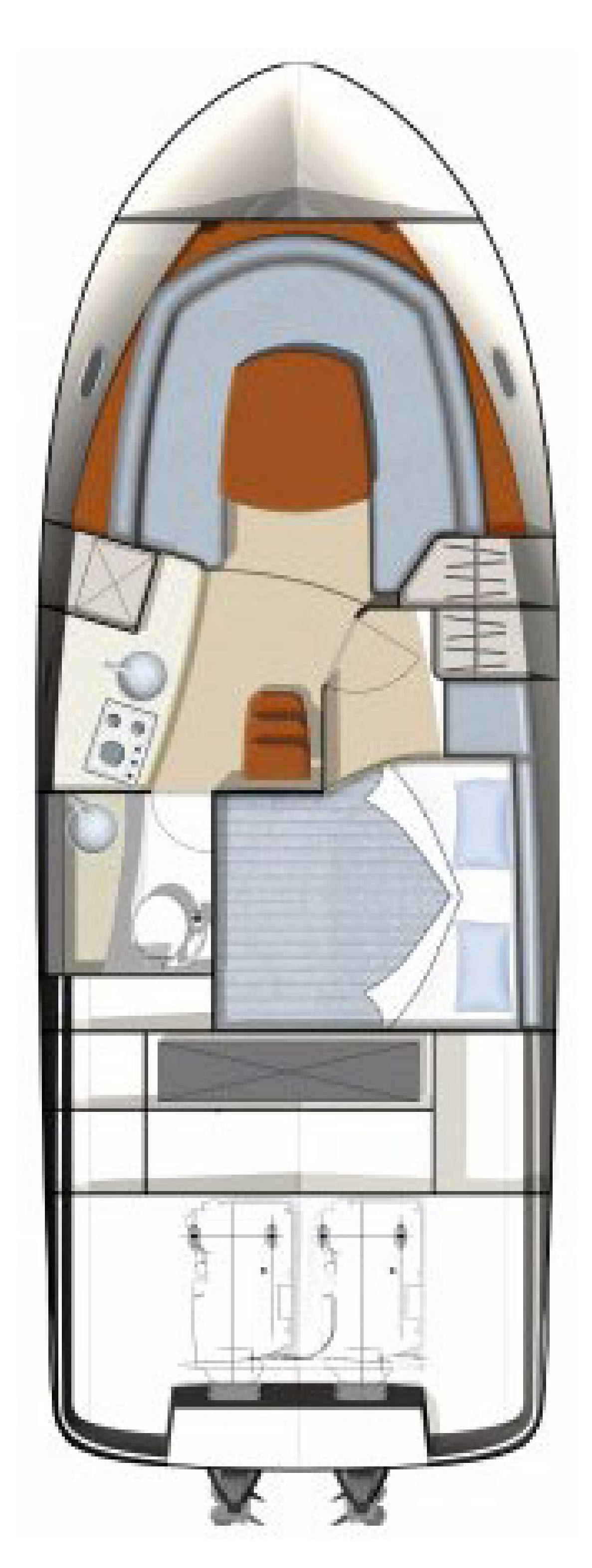
ACONDICIONAMIENTO INTERIOR

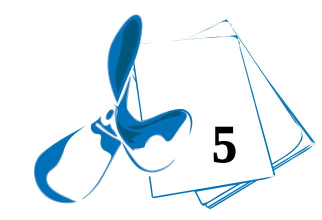
MANTENIMIENTO

TEJIDOS

ACONDICIONAMIENTO INTERIOR







INTERIOR

- Aprovechar el buen tiempo para airear los cojines de los asientos y literas.
- Retirar los cojines en caso de ausencia prolongada.
- Proteger el interior de su barco de los rayos UV mediante cortinas protectoras.
- Recoger meticulosamente las migas de pan.
- Procurar una buena limpieza y achique de los fondos.
- Instalado en la plaza de un deshumidificador aire que sale de la cabina y puertas abiertas de almacenamiento (armarios, refrigeradores).
- Descongelar el frigorífico regularmente.
- En caso de ausencias prolongadas, deje abiertas las puertas de la nevera y del frigorífico para evitar humedades.

BARNIZ INTERIOR

- Aclarar el barniz del interior con agua dulce con un poco de desengrasante.
- Pulir el barniz del interior con una gamuza.

RECOMENDACIÓN

Limpiar el barco preferiblemente en tierra.
Utilizar lo menos posible productos de limpieza.
No verter en el agua los productos de limpieza.

TEJIDOS

CONSEJO: Marcar cada funda y colchoneta de espuma al desmontar.

ELIMINAR MANCHAS

- Quitar el máximo de la mancha con ayuda de un cuchillo (avanzando del borde hacia el centro).
- Sacudir con un trapo limpio.
- Eliminar la mancha con un disolvente usando un trapo limpio. No aplicar el disolvente directamente sobre la mancha.
- Frotar con un trapo limpio y seco.
- Cepillar el tejido a contrapelo.
- Pasar el aspirador una vez que el tejido esté seco.

TEJIDO PVC O TEJIDO ENLUCIDO

- Utilizar una esponja y agua jabonosa (jabón corriente).
- Para las manchas rebeldes, limpiar sin frotar, con un paño impregnado de white-spirit.

PRECAUCIÓN

Evite el uso de disolventes y sus derivados para los tejidos PVC
(alcohol puro, acetona, tricloretileno).

JACQUARD 100% POLIÉSTER / DRALON

Si la prenda no es extraíble: Pasar el aspirador y limpìar con espuma sintética remitiéndose a las instrucciones de utilización del proveedor del producto.

Si la prenda es extraíble: Lavar a mano con su detergente habitual a 30°.

En ambos casos, la limpieza en seco es posible. Limpiar rápidamente las manchas con un paño húmedo.

JACQUARD ALGODÓN

- Limpiar en seco.
- No planchar.
- No emplear cloratos.
- Eliminar las manchas con gasolina rectificada.



ALCÁNTARA

- Lavar con agua tibia y jabón de pH neutro.
- Dejar secar al aire.

Limpiar en seco con percloretileno.

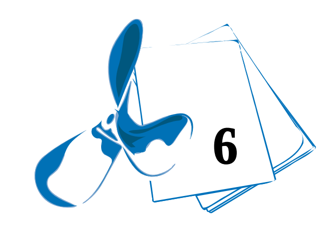
CUERO

- Utilizar una crema especial para el cuero para la limpieza habitual.
- No utilizar productos a base de silicona.
- Limpiar con una esponja y agua jabonosa.
- Eliminar las manchas de tinta con alcohol de quemar.
- Eliminar las manchas de grasa utilizando tierra de Sommières.

MANTENIMIENTO

RECOMENDACIÓN

El constructor ha probado y autorizado un cierto número de productos de mantenimiento y renovación biodegradables que garantizan la protección de los materiales y del medio ambiente. Solicite las fichas técnicas correspondientes a su agente JEANNEAU.



FONTANERÍA

LLENADO DEL DEPÓSITO DE AGUA

CIRCUITO DE AGUA DULCE

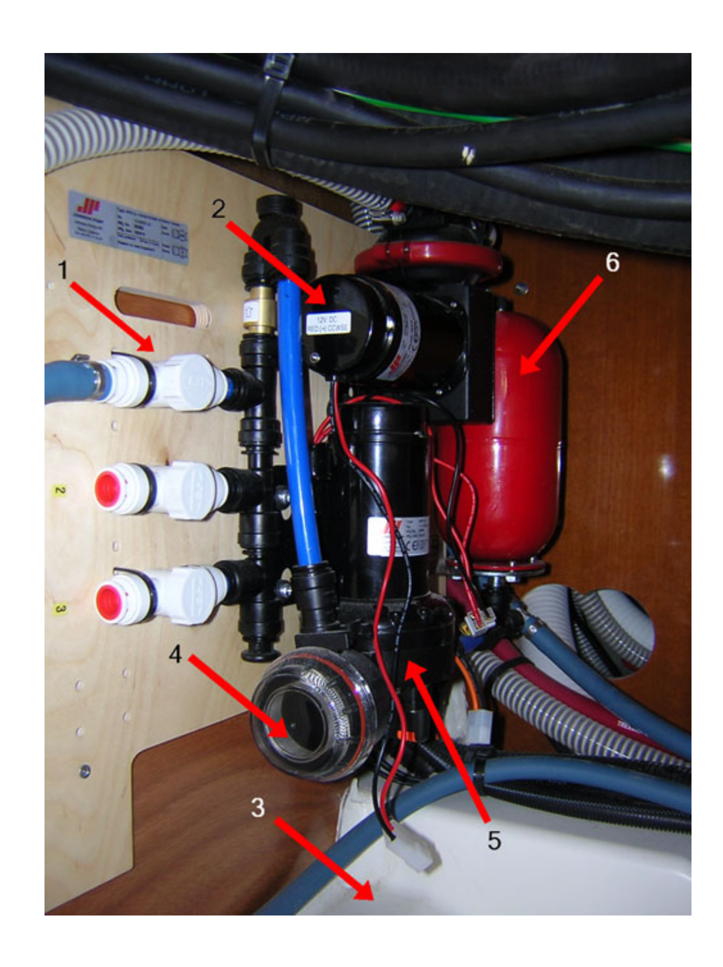
CIRCUITO DE GAS

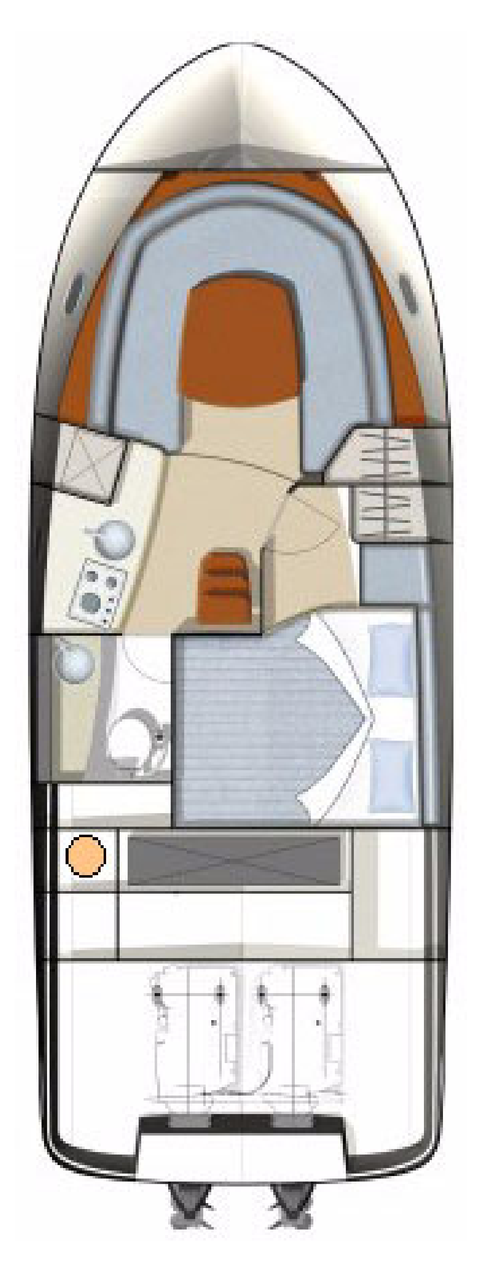
CIRCUITO DE EVACUACIÓN DE AGUA

AGUAS RESIDUALES

PLANOS AL FINAL DEL MANUAL

DISTRIBUCIÓN AGUA DULCE





Acceso por trampilla en camarote lateral

1 - Válvula de selección de depósito
2 - Bomba de sentina (ver apartado "Evacuación")
3 - Depósito
4 - Filtro de agua
5 - Grupo de agua a presión
6 - Tanque de expansión

LLENADO DEL DEPÓSITO DE AGUA

Para prevenir todo error de manipulación, no llenar los depósitos de agua y de carburante al mismo tiempo.

En el momento del llenado, evite toda manipulación de productos contaminantes cerca de los tapones de llenado.

Abrir y cerrar los tapones de llenado con ayuda de una llave apropiada.

Verifique el estado de las juntas de los tapones en el momento del llenado.

Los depósitos incorporan una salida al aire libre para los excesos.

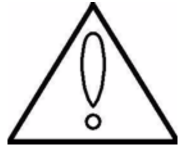
No introduzca demasiado la manguera de llenado de agua en el circuito para evitar una sobrepresión en los circuitos.

MANTENIMIENTO

RECOMENDACIÓN

- Controlar la calidad del agua de llenado. Comprobar que el agua sea potable.
- Se pueden esterilizar los depósitos con una pastilla potabilizadora (de venta en farmacias).
- En caso de inactividad prolongada, purificar los depósitos y canalizaciones con ácido acético (o con vinagre blanco).
- Los depósitos están equipados con trampillas de visita que permiten limpiar el interior.
- No utilizar productos a base de cloro (pueden alterar la calidad del acero inoxidable de los depósitos).
- Para el invernaje, consultar el capítulo 11.

NOTA: La capacidad de los depósitos de agua dulce indicada en el apartado "Características" puede no ser totalmente utilizable en función del asiento y del cargo del barco.



ADVERTENCIA

La capacidad nominal de los depósitos puede no ser totalmente utilizable en función del asiento y de la carga del barco.

Se recomienda mantener una reserva del 20%.

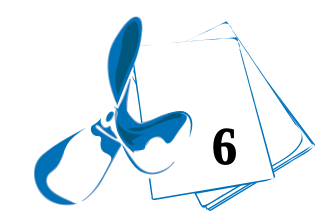
PASACASCO



Pasacasco **cerrado**



Pasacasco **abierto**



CIRCUITO DE AGUA DULCE

PRECAUCIÓN

- No haga funcionar el circuito de agua con la válvula cerrada o con el depósito vacío (puede deteriorar el material eléctrico).
- Controlar el estado del filtro de agua (ver las indicaciones del constructor).
- Cerrar los grifos de los depósitos vacíos.

CIRCUITO DE GAS

Consultar el capítulo 2, "Seguridad".

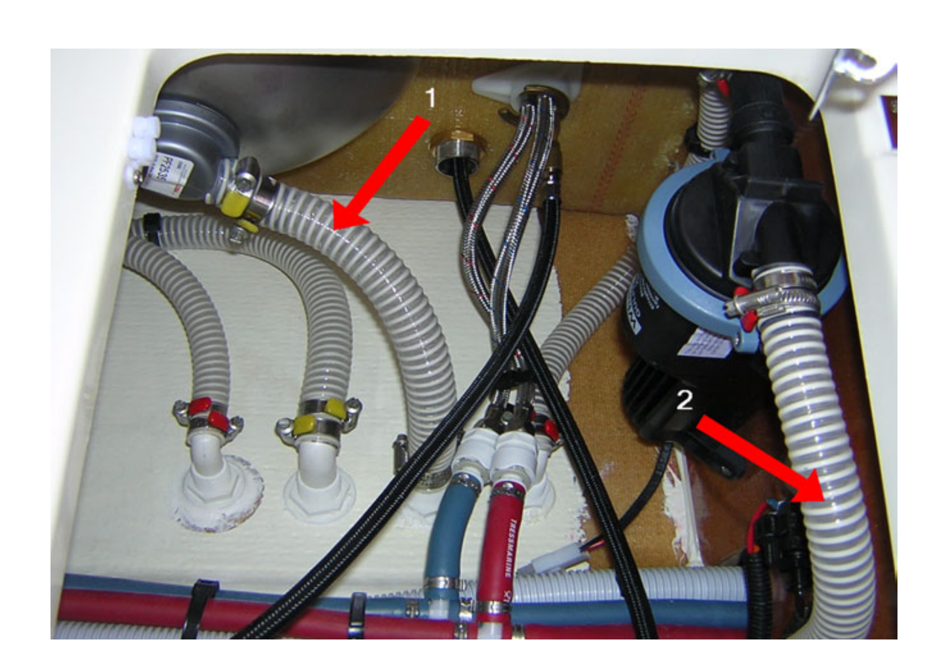
Véase circuito de gas al final del manual.

Volver a cubrir el cuello de rosca del regulador, después de cambiar la bombona (para evitar la corrosión).

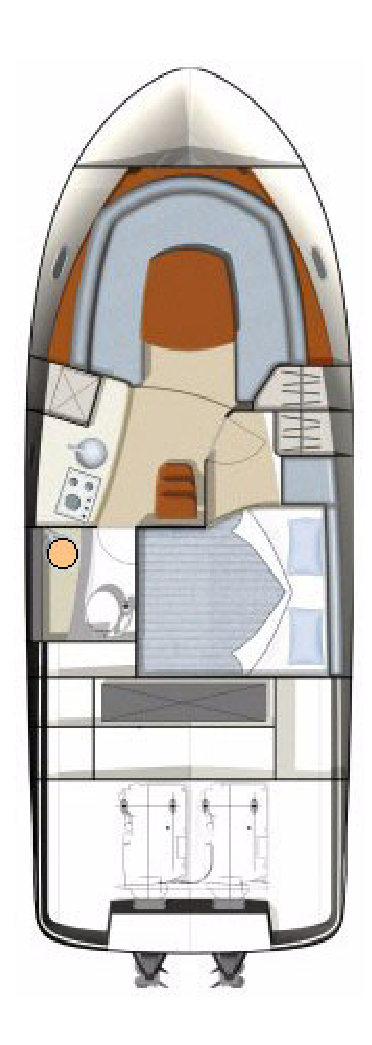
RECOMENDACIÓN

Cerrar el fusible de gas y la llave del regulador durante los períodos en que no se utilice la cocina.

CUARTO DE ASEO - BABOR



1. Evacuación - Lavabo
2. Evacuación cubeta de ducha



CIRCUITO DE EVACUACIÓN DE AGUA

La evacuación de las aguas sucias del fregadero, de los lavabos y del WC se efectúa mediante pasacascos con válvulas de un cuarto de vuelta (válvula cerrada con la manilla en posición perpendicular al tubo, válvula abierta con la manilla paralela al tubo).

Todas las varengas tienen agujeros (imbornales) para desaguar.

Un recipiente estanco bajo el motor recoge las eventuales pérdidas de aceite.

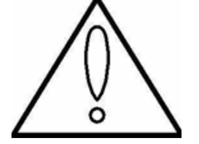
Un sumidero principal localizado encima de la quilla recoge el agua que viene del suelo.

El sumidero se vacía parcialmente con una bomba eléctrica o con la bomba manual. Secar regularmente el sumidero con una esponja.

MANTENIMIENTO

RECOMENDACIÓN

- Verificar con regularidad el buen funcionamiento y la estanqueidad de las válvulas y los pasacascos.
- Cerrar las válvulas cuando el circuito de agua no se utiliza.
- Verificar a simple vista el caudal de las bombas de agua.
- Controlar el ajuste de los collares y de los empalmes de tubería flexible.
- Vigilar el estado de las juntas.
- Asegurarse periódicamente de la perfecta limpieza de la alcachofa y de la sentina.
- Cortar inmediatamente el circuito eléctrico en el caso de que una bomba funcione estando todas las alimentaciones de agua cerradas.
- Controlar el circuito de agua y neutralizar la avería.

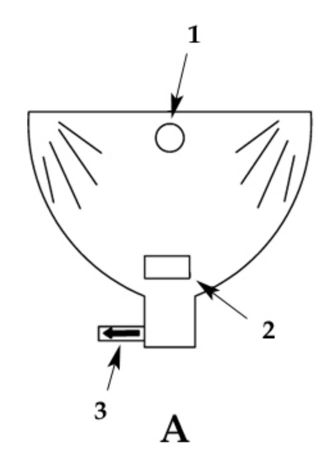


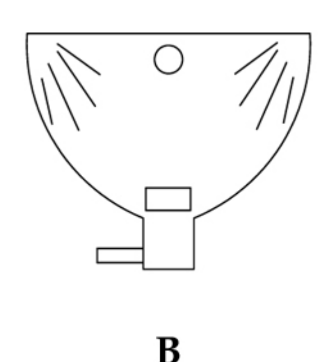
ADVERTENCIA

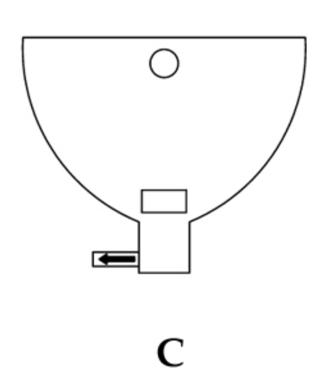
El sistema de bomba de achique no ha sido concebido para garantizar la flotabilidad del barco en caso de avería.

El fin del sistema de bomba de achique es vaciar el agua que proviene de las salpicaduras o de las fugas, pero de ningún modo de una brecha en el casco que resulta de una avería.

WC ELÉCTRICO

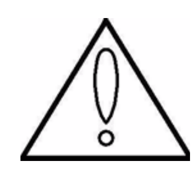






A - Lavado y evacuación
B - Lavado
C - Evacuación

1 - Alimentación de agua
2 - Alimentación eléctrica
3 - Evacuación



ADVERTENCIA

La capacidad nominal de los depósitos puede no ser totalmente utilizable en función del asiento y de la carga del barco.

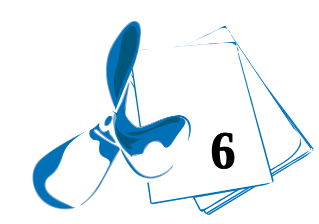
Se recomienda mantener una reserva del 20%.

RESPETO DEL MEDIO AMBIENTE

- Mantenerse informado de las reglamentaciones locales respecto del medio ambiente y seguir las normas de buenas prácticas.
- No descargar el contenido del depósito de materia fecal cerca de las costas o en zonas prohibidas.
- Utilizar los sistemas de bombeo de los puertos o de las marinas para vaciar el contenido de los depósitos de materia fecal antes de dejar el puerto.
- Infórmese acerca de las reglamentaciones internacionales contra la contaminación en medio marino (Marpol)y respételas en la medida de lo posible.

RECOMENDACIÓN

Vaciar el conjunto del circuito de aguas negras antes de estacionar el barco bajo temperaturas negativas.



UTILIZACIÓN DE LOS LAVABOS Y DE LA DUCHA

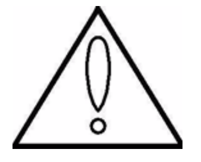
- Cerrar las válvulas y los grifos después de cada utilización.
- Accionar el interruptor de la bomba para evacuar el agua de la ducha.

RECOMENDACIÓN

Durante la estancia en un puerto, utilizar (si existen) las instalaciones sanitarias de la capitanía.

La prohibición de verter aguas sucias en ciertos puertos o países obliga a utilizar un depósito de residuos fecales (DRF).

UTILIZACIÓN DE UN WC MARINO CON DEPÓSITO DE RESIDUOS FECALES (DRF) - OPCIÓN



ADVERTENCIA

Infórmese sobre la legislación en vigor, en su país o en el puerto, referente al vertido de residuos fecales al mar.

Abrir la válvula de toma de agua (manilla de la válvula situada en el eje del tubo).

Para el vertido directo al mar: Abrir la válvula de evacuación.

Para el almacenado de los residuos fecales en el depósito: Asegurarse de que la válvula de evacuación está cerrada (manilla de la válvula perpendicular al tubo).

Para vaciar la taza, poner la palanca de mando de la bomba en posición inclinada (FLUSH) y accionar la bomba.

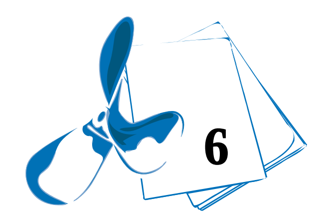
Para desaguar la taza, poner la palanca en posición vertical (DRY) y accionar la bomba.

Para no atascar el WC:

- Utilizar únicamente papel absorbente.
- Aclarar regularmente con agua dulce.

PRECAUCIÓN

Cerrar las válvulas después de cada utilización y en particular cuando el barco está desocupado.

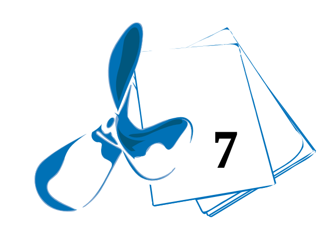


Para vaciar el depósito:

- En zonas autorizadas, abrir la válvula de evacuación.
- En puertos equipados con un sistema de aspiración de residuos orgánicos, introducir el tubo de aspiración en el depósito por el tapón de la cubierta. Accionar la bomba del sistema de aspiración. La apertura y el cierre del tapón de llenado se efectúan con una llave apropiada. Una vez que el depósito esté vacío, verificar el estado de las juntas del tapón y volver a cerrarlo.

PRECAUCIÓN

Controlar regularmente el nivel del interior del depósito. Una presión demasiado fuerte debida a niveles excesivamente altos puede provocar fugas o desperfectos todavía peores.



CIRCUITOS ELÉCTRICOS

DESCONECTADOR DE BATERÍA



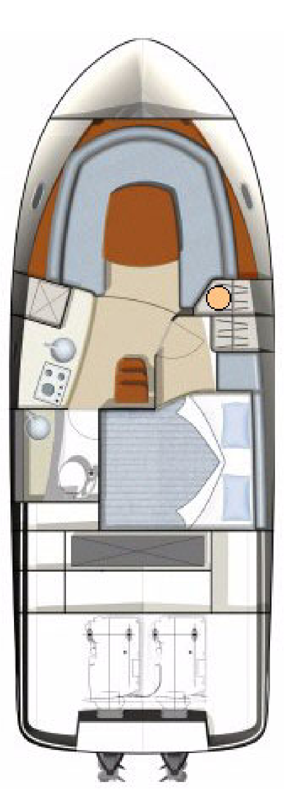




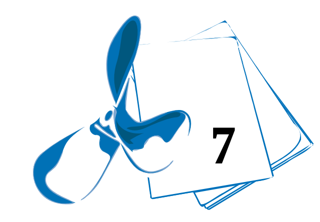
Acceso por trampilla en camarote lateral

1. Desconectadores de baterías electromecánicos con mando manual (Botón tipo seta)





1. Cortabatería + Bordo
2. Cortabatería -
3. Cortabatería + Motor
4. Cortabatería +Hélice de proa
5. Cortabatería - Hélice de proa
6. Auxiliar

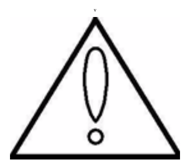


DESCONECTADOR DE BATERÍA

A bordo la corriente es continua de 12 V.

El sistema eléctrico se compone de baterías de servicio. Las baterías alimentan todas las funciones del barco. Los motores tienen su propia batería.

Efectuar la puesta en servicio girando los desconectadores de baterías (12 V).



ADVERTENCIA

No tocar las terminales de la batería, riesgo de choque eléctrico.

PRECAUCIÓN

Apagar todos los interruptores de batería cuando el barco está desocupado.

BATERÍAS

La carga de las baterías se efectúa por medio del alternador acoplado al motor.

PRECAUCIÓN

No dejar en marcha el motor con el circuito de carga de baterías desconectado (puede estropear el alternador).

Mantener las baterías cargadas suficientemente (indispensable para garantizar una vida útil correcta).

No descargar las baterías por debajo del 70 % de su capacidad nominal.

Para emprender la navegación con las baterías cargadas, aprovechar las estancias en muelle para utilizar el cargador (Opción).

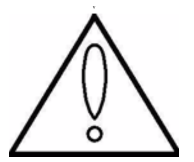
Verificar el estado de las baterías y del sistema de carga antes de salir a navegar.

MANTENIMIENTO



PELIGRO

Riesgo de incendio o de explosión que puede resultar de una mala utilización de los sistemas de corriente continua.



ADVERTENCIA

- Manipular las baterías con precaución (consultar las indicaciones del fabricante).
- En caso de contacto con el electrolito, enjuagar abundantemente la parte del cuerpo afectada.
- Consultar a un médico.

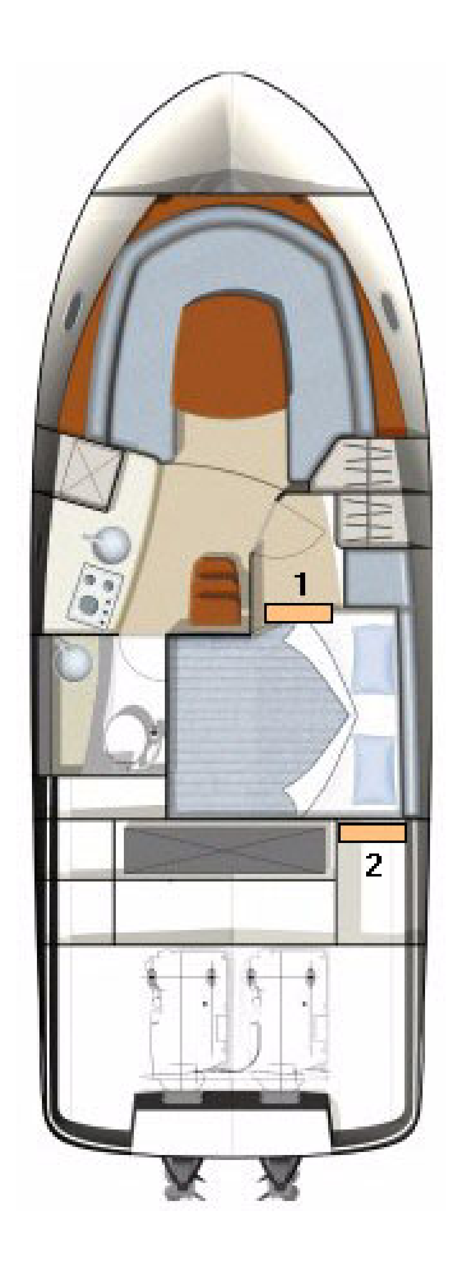
RECOMENDACIÓN

- Mantener las baterías limpias y secas para prevenir el desgaste prematuro.
- Verificar periódicamente el nivel de electrolito. Añadir más agua destilada cuando sea necesario.
- Controlar el grado de acidez de la batería después de un largo período sin utilizarla.
- Apretar y mantener los terminales sobre las bornas engrasándolos con regularidad.
- Desconectar y recoger las baterías para el invernaje o para largos períodos de inactividad.

CUADRO DE CONEXIÓN ELÉCTRICA

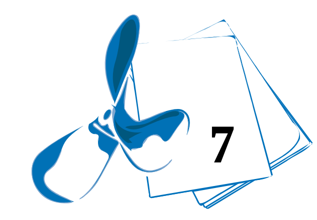


Acceso a las conexiones del cuadro de a bordo





Acceso por trampilla al camarote de popa



El cuadro de conexiones eléctricas no necesita un cuidado continuo.

PRECAUCIÓN

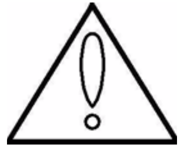
No dejar nunca el barco sin vigilancia si no se ha cortado antes la alimentación de la instalación eléctrica (salvo los equipos de seguridad conectados directamente a la batería y protegidos por un disyuntor).

Desconectar el 230 V antes de la abrir el panel o cuadro eléctrico

En caso de que un aparato eléctrico no reciba corriente, verificar:

- La alimentación general (baterías, desconectador de batería).
- Los interruptores y disyuntores colocados en serie.
- El aparato eléctrico afectado.

La lectura del indicador de carburante se efectúa utilizando el interruptor de retorno automático (para evitar problemas de electrólisis).



ADVERTENCIA

No trabajar nunca sin haber cortado antes la alimentación de la instalación eléctrica.

PRECAUCIÓN

- No modificar una instalación eléctrica ni sus esquemas pertinentes.
- Cualquier modificación eléctrica debe hacerla un técnico cualificado en electricidad naval.
- No cambiar la capacidad de ruptura (amperaje) de los interruptores de protección contra las sobreintensidades.
- No instalar o cambiar los aparatos (o materiales eléctricos) por otros componentes que excedan la capacidad (amperaje) del circuito (o watios para las bombillas).

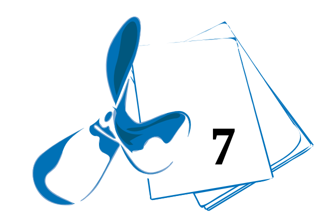
TOMA DE PUERTO







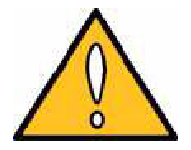
Disyuntor : Toma de puerto



Utilizar (en la medida de lo posible) aparatos eléctricos de doble aislamiento o de tres conductores (Neutro-Fase-Tierra).

Conectar las envolturas o cajas metálicas de los aparatos eléctricos al conductor de protección del barco (conductor verde con rayas amarillas).

TOMA DE PUERTO



PELIGRO

No dejar nunca el extremo del cable de alimentación barco/puerto entrar en contacto con el agua: Puede provocarse un campo eléctrico susceptible de causar heridas graves o matar a los bañistas que se encuentran en las proximidades.

Riesgos de electrocución que pueden resultar de una mala utilización de los sistemas de corriente alternativa.

RECOMENDACIÓN

Para reducir los riesgos de accidentes eléctricos o de incendios:

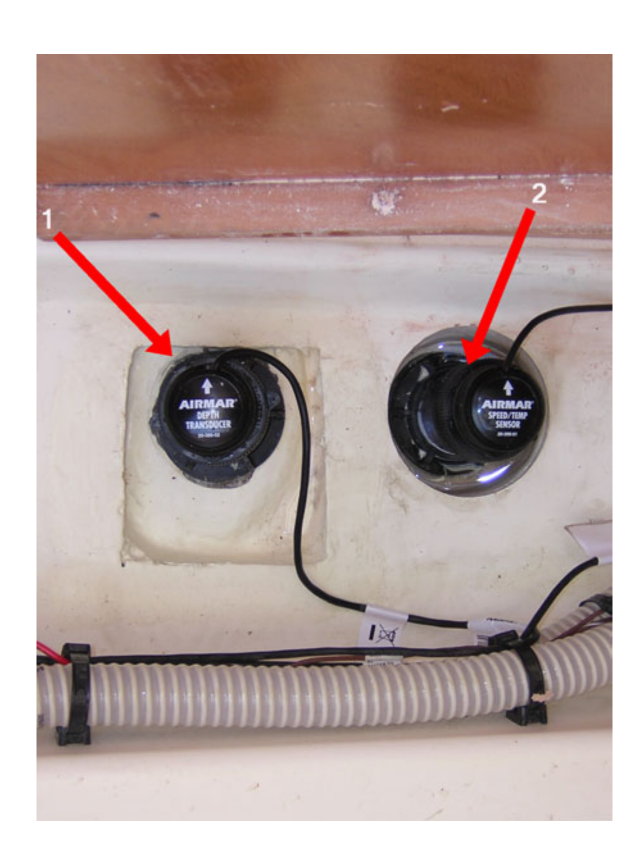
- Cortar el dispositivo de seccionamiento conectado a la alimentación en puerto antes de conectar o de desconectar el cable de alimentación barco/puerto.
- Conectar el cable de alimentación barco/puerto al barco y a continuación a la toma de puerto.
- Desconectar el cable de alimentación barco/puerto primero de la toma del puerto. Cerrar la protección de la toma de alimentación en puerto.
- No modificar los empalmes del cable de alimentación barco/puerto.

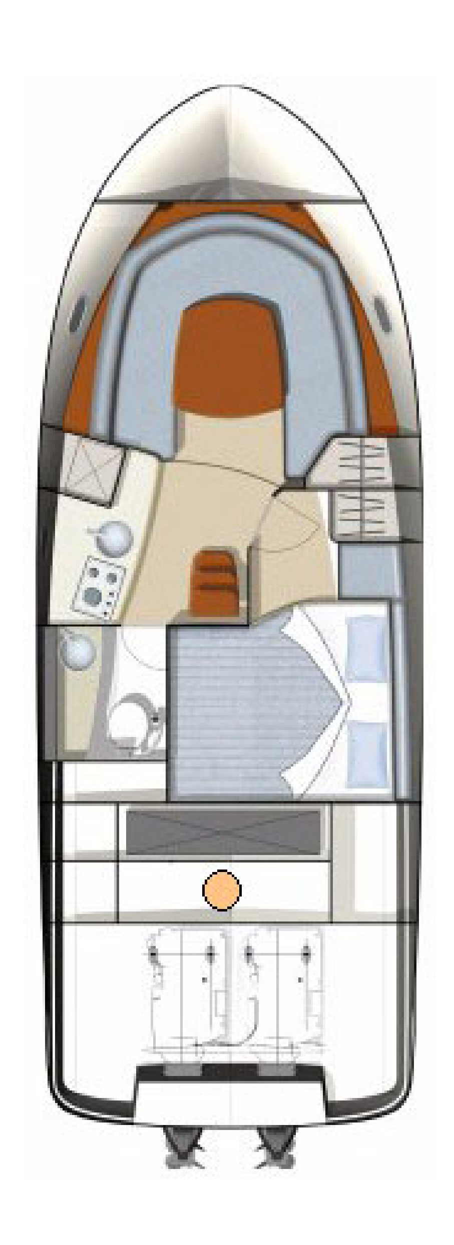
ELECTRÓNICA

Un equipo de vainas está disponible para completar los equipos del barco.

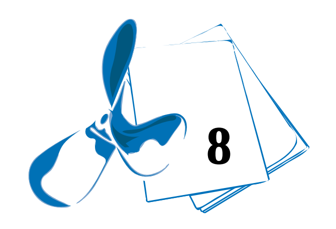
No colocar instrumentos o repetidores electrónicos a menos de 1,50 m de los altavoces de la instalación de radio.

SONDAS





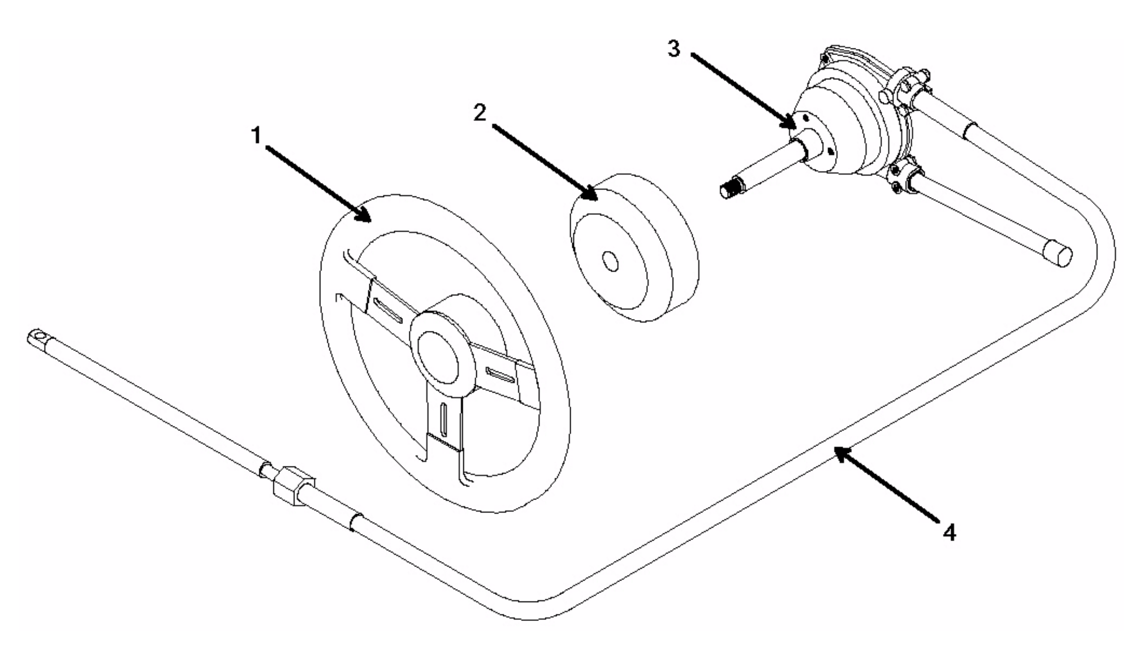
1 - Sonda
2 - Corredera e indicador de velocidad
Acceso por trampilla en camarote lateral



MOTORIZACIÓN Y GOBIERNO

DIRECCIÓN

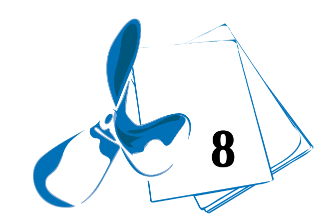
1 - Volante
2 - Campana cremallera
3 - Cremallera
4 - Cable de dirección

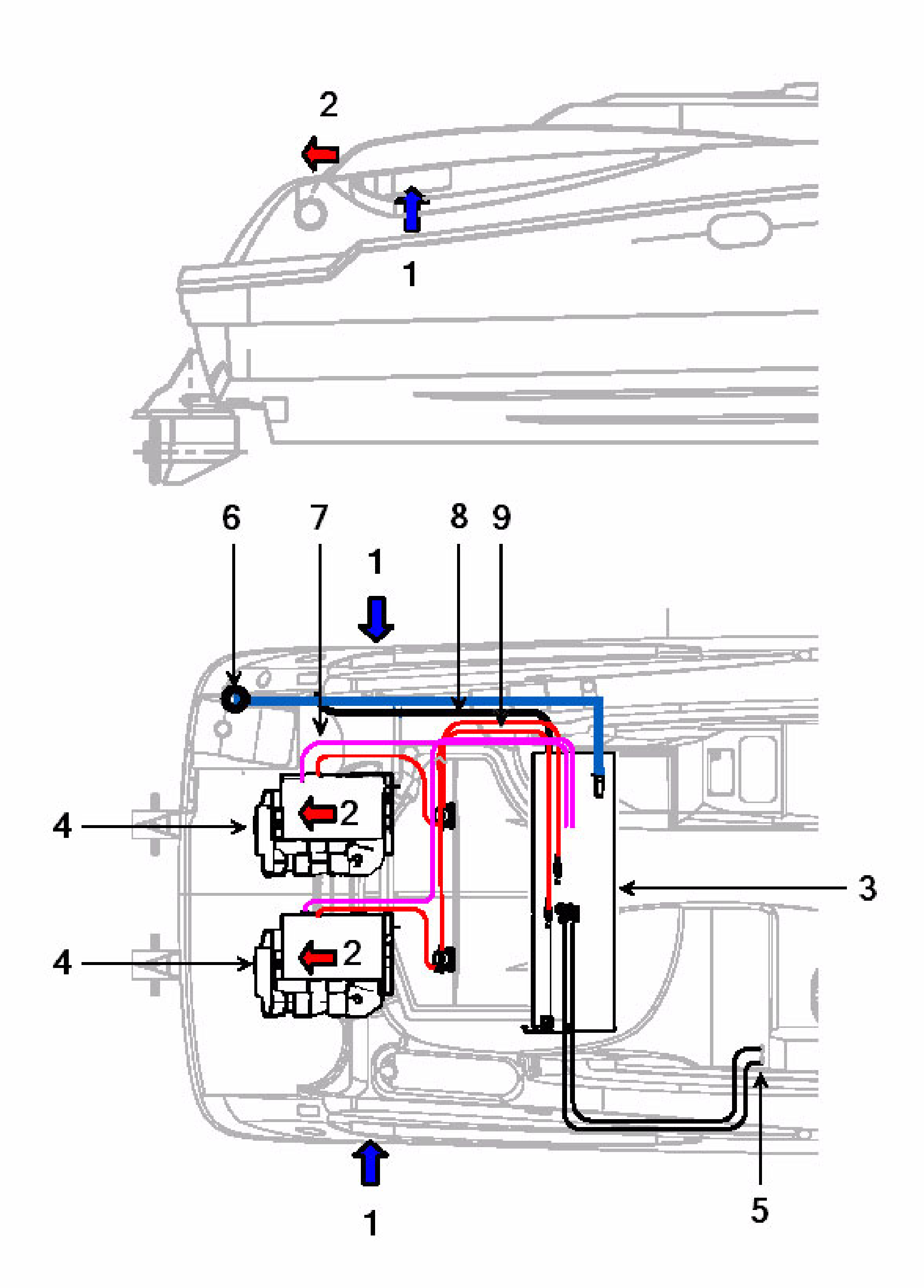




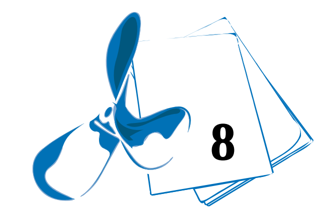


Acceso por cofre de popa





1. Ventilación sentina motor - Entrada
2. Ventilación sentina motor - Salida
3. Depósito
4. Motor
5. Válvula de seccionamiento del circuito de fuel
6. Tapón de llenado
7. Alimentación - Combustible
8. Respiradero del depósito
9. Canalización de retorno de fuel



DEPÓSITOS DE CARBURANTE

LLENADO

Seguir las medidas generales de precaución señaladas en el capítulo 5 relativas al llenado del depósito de agua.

Llenar el depósito de carburante utilizando el tapón de llenado. Para preservar la cubierta de eventuales salpicaduras de carburante, mojar alrededor del tapón con agua de mar antes de abrir. En caso de salpicaduras, aclarar la cubierta abundantemente (con el tapón de llenado cerrado).



PELIGRO

Apagar el motor y no fumar mientras se llena el depósito de carburante.
Asegurarse que las aberturas de ventilación de los compartimientos motor (y generador si estuviera instalado) estén bien despejados.

El nivel de carburante se transmite de la varilla al indicador situado en el cuadro motor.

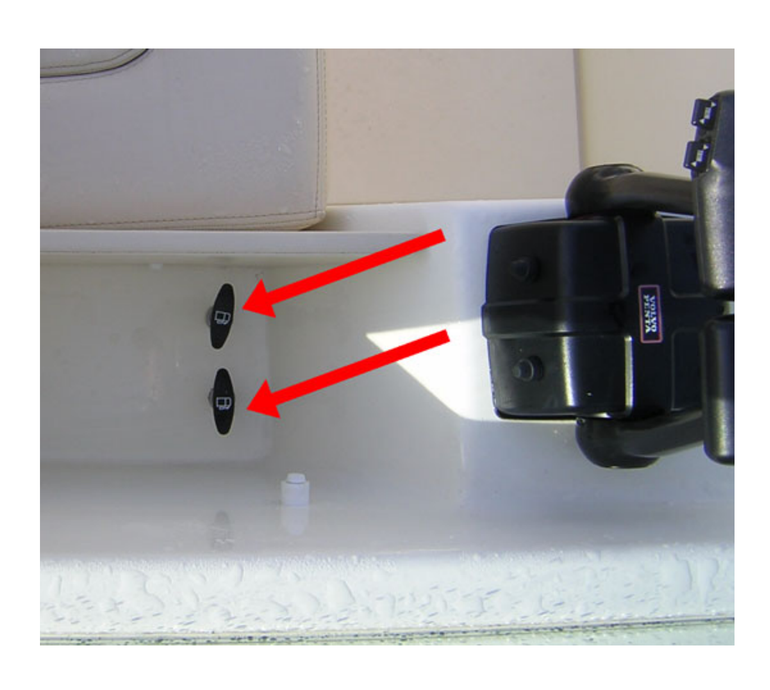
MANTENIMIENTO

RECOMENDACIÓN

- Comprobar periódicamente el buen estado de la junta tórica del tapón de llenado (para evitar la entrada de agua).
- No cerrar la llave del carburante después de cada utilización (salvo ausencia prolongada).
- Mantener el depósito lo más lleno posible (para evitar la condensación).
- Cada 5 años, limpiar el depósito para eliminar los barros que pudieran aparecer.
- No utilizar productos a base de cloro (pueden alterar la calidad del acero inoxidable de los depósitos).
- Verificar anualmente el estado del circuito de carburante (tubo, válvulas etc.).
- Acudir a un técnico para reparar las partes averiadas del circuito.

NOTA: La capacidad de los depósitos de carburante indicada en el apartado "Características" puede no ser totalmente utilizable en función del asiento y de la carga del barco. Mantener siempre una reserva de 20 % de carburante.

VÁLVULA DE SECCIONAMIENTO DEL CIRCUITO DE FUEL





VÁLVULA DE SECCIONAMIENTO DEL CIRCUITO DE FUEL

Para conocer el procedimiento en caso de incendio, consultar el capítulo 2.



PELIGRO

No obstruir la válvula del carburante.

FILTRO DE CARBURANTE

Los problemas de funcionamiento del motor pueden tener diferentes orígenes, como la falta de pureza del carburante. La bomba de inyección se estropea rápidamente con la presencia de agua.

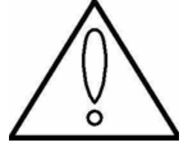
El agua se produce bien por la condensación provocada por un depósito no suficientemente lleno, o bien por no haber cerrado correctamente el tapón de llenado o por el deterioro de las juntas del mismo.

Para prevenir cualquier filtración de agua, el carburante pasa por dos filtros:

- El primero forma parte del motor y su función es la de filtrar el carburante muy fino. Para cualquier intervención y para saber con qué frecuencia se cambia, consultar el manual del motor.
- El segundo se encuentra en las canalizaciones que unen el depósito con el motor y sirve de decantador de agua y de prefiltro.

La purga se efectúa aflojando (sin sacarlo) el tornillo moleteado situado en la base del recipiente de decantación. Verter el carburante en una lata dejándolo correr hasta que parezca limpio.

Repetir la operación varias veces al año. Retirando el recipiente se accede al prefiltro, que debe cambiarse al menos una vez por año.



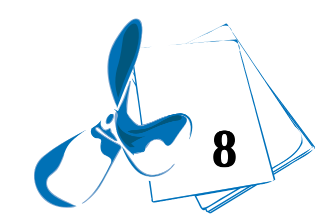
ADVERTENCIA

La capacidad nominal de los depósitos puede no ser totalmente utilizable en función del asiento y de la carga del barco.

Se recomienda mantener una reserva del 20%.



Filtro de carburante



RECOMENDACIÓN

Leer atentamente el manual entregado con el barco.

El manual contiene explicaciones detalladas sobre el funcionamiento del motor y sobre todas las operaciones necesarias para su buen uso.

PRECAUCIÓN

No hacer funcionar el motor con el barco en seco.

ACCESO AL MOTOR

Se accede al motor por el panel motor situado en el salón.

PRECAUCIÓN

Apagar el motor antes de abrir el capo del pañol motor.

En caso de intervención con el motor en marcha:

- Mantenerse alejado de las correas y de las partes móviles.
- Tener cuidado con las prendas amplias, cabello, anillos etc. (pueden engancharse).
- Vestir prendas adecuadas (guantes, gorro etc.).

TOMA DE AGUA MOTOR

La válvula de toma de agua del motor cumple una función primordial para el funcionamiento del motor.

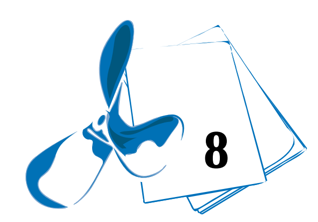
- Mantener la alcachofa situada bajo el casco en el mejor estado posible.
- Limpiar la alcachofa del cepillo cada vez que se realice el carenado del barco.
- No obstruir la alcachofa con la pintura antifouling.

La válvula debe abrirse imperativamente antes de poner en marcha el motor (de lo contrario puede deteriorar rápidamente la caldera y causar importantes daños al motor).

CONSEJO: Después de poner el motor en marcha, acostumbrarse a observar si el agua es expulsada con los gases de escape

Si el agua no corre:

- Apagar inmediatamente el motor.
- Verificar que la válvula está abierta.
- Cerrar la válvula de toma de agua en caso de ausencia prolongada.



FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR

Antes de arrancar el motor:

- Abrir la llave del carburante.
- Abrir la válvula del circuito de refrigeración del motor y la válvula prensaestopa.
- Poner en marcha el circuito eléctrico accionando los desconectadores de baterías.
- Desembragar el inversor (para poder acelerar en punto muerto).



PELIGRO

Arrancar siempre el motor con la palanca de mando en posición neutra.



ADVERTENCIA

No cortar el contacto o el circuito eléctrico con el motor en marcha.

Accionar imperativamente el tirador de stop (o botón) antes de cortar el contacto con la llave para ahogar el motor diesel.

DIESEL

No esperar a que la reserva del carburante esté casi agotada para llenar el depósito (puede desconectar el circuito de carburante).

Comprobar que hay suficiente carburante antes de salir a navegar.

MANTENIMIENTO

PRECAUCIÓN

Consultar el manual del constructor entregado con el barco.

Vigilar cualquier derrame de aceite o carburante.

Vigilar el color de los gases de escape.

PRENSAESTOPA

Se accede a los prensaestopas por el panel de bañera.

Engrasar la junta de estanqueidad cada 200 horas de funcionamiento (o como mínimo una vez al año). Utilizar 1 cm^3 en cada aplicación.

CONSEJO: Aplicar la grasa recomendada por el constructor.

Después de la botadura, sacar el agua del manguito pellizcándolo con los dedos.

HÉLICE

La hélice de serie de su barco es el resultado de diversas pruebas efectuadas en colaboración con el fabricante del motor.

PRECAUCIÓN

No cambiar la hélice sin consultar a un especialista.

ÁNODO

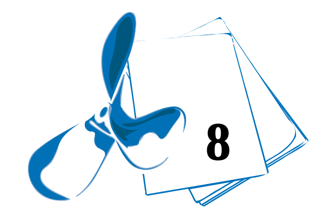
RECOMENDACIÓN

- Vigilar varias veces al año el conjunto del eje de la hélice.
- Vigilar periódicamente la corrosión del ánodo (situado en el extremo del eje motor).
- Cambiar el ánodo si es necesario.
- Controlar y cambiar el casquillo si es necesario.

MANTENIMIENTO

RECOMENDACIÓN

Hacer que un profesional revise y repare el sistema de propulsión y de dirección.
Consultar las recomendaciones del fabricante suministradas con su barco.



VISIBILIDAD DESDE EL PUESTO DE PILOTAJE

El reglamento internacional para prevenir abordajes (COLREG) y las reglas de ruta recomiendan estar alerta constantemente y respetar la prioridad.

Comprobar que no hay otros barcos en su ruta.

La visibilidad desde el puesto de pilotaje puede verse mermada en las condiciones siguientes:

- Ángulo de inclinación del motor y ángulo de planeo.
- Transición del modo "desplazamiento" al modo "planeo".
- Cargamento y distribución de la carga.
- Condiciones meteorológicas, estado de la mar, lluvia, bruma, niebla u oscuridad.
- Luces en el interior del barco.
- Personas y equipos móviles colocados en el campo de visibilidad del piloto.

CUADRO DE MANDO / PALANCA DE MANDO

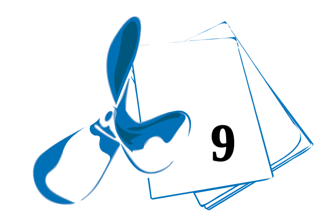
El cuadro de mando reúne todas las funciones de control del motor y no necesita ninguna indicación particular (ver manual del motor).

Verificar los cables del embrague y del acelerador (engrasar los terminales y las horquillas).

NAVEGACIÓN

RECOMENDACIÓN

- Evitar hacer ruido y chapoteo a causa del motor cerca de otros usuarios.
- Respetar las limitaciones de velocidad.
- Arrancar siempre el motor con la palanca de mando en posición neutra.



BOTADURA

RECOMENDACIONES PARA LA BOTADURA

RECOMENDACIONES PARA LA BOTADURA

La primera utilización de su barco JEANNEAU requiere muchas competencias y cuidados. La calidad en la realización de las operaciones de puesta en servicio condiciona el buen funcionamiento posterior de todos los equipos de su barco.

Para poder hacer uso de la garantía en caso de fallo en algunos materiales, la botadura y las primeras comprobaciones de los equipos deben ser efectuadas por su concesionario o agente JEANNEAU.

Si más adelante tuviese que proceder usted mismo a la botadura, convendría que tomase las siguientes precauciones:

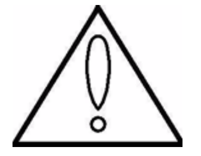
ANTES DE LA BOTADURA

- Prever la colocación de pies de sonda y corredera si su barco lleva estos aparatos.
- Verificar la limpieza de las alcachofas de aspiración de agua.
- Controlar los niveles de aceite del motor y del reductor (ver manual motor).
- Cerrar los grifos de purga de agua de enfriamiento del motor.
- Estancar con pasta todos los accesorios opcionales.
- Colocar la corredera en su sitio (puede deteriorarse con las cinchas de elevación).
- Para los motores de eje, verificar que el ánodo al final del eje está bien colocado. Comprobar que la tuerca está bien apretada (la arandela freno con la lengüeta sobre la tuerca). El ánodo no debe estar pintado.
- Cerrar todas las válvulas de entrada y salida de agua (Fregadero ; Lavabo ; WC ; Motor).



GRÚA

- Instalar un amarre en proa, otro en popa y defensas.
- En el momento de izar, verificar que las cinchas no aprietan sobre algún aparato (sonda, corredera, eje de hélice etc.).
- Marcar la posición de las cinchas con adhesivo sobre el listón. Conocer la posición de las cinchas le será de gran utilidad para una nueva botadura.
- El gancho de la grúa llevará un pórtico o un sistema separador con dos cinchas. Las cinchas no deben colgarse directamente del gancho, pues provocarían esfuerzos de compresión anormales en el casco.
- Efectuar el levantamiento con suavidad. Controlar el movimiento del barco con los amarres.

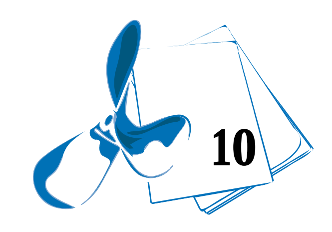


ADVERTENCIA

No quedarse a bordo o bajo el barco en el transcurso de la maniobra.

DESPUÉS DE LA BOTADURA

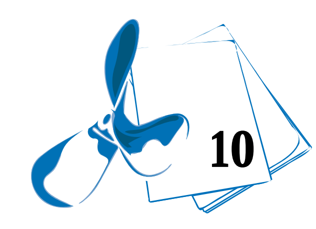
- Verificar la estanqueidad de los pies de sonda y corredera si hace falta.
- Abrir las válvulas y asegurarse de su estanqueidad con el casco y el tubo correspondiente.
- Verificar la estanqueidad del prensaestopa (Consultar el capítulo 8: "Prensaestopa").
- Antes de arrancar el motor, consultar el capítulo 8 "Motorización".



INVERNAJE

DESARME

PROTECCIÓN Y MANTENIMIENTO



DESARME

- Desembarcar todos los documentos de bordo, los cabos que no se utilizan para amarres, los utensilios de cocina, los víveres, la ropa, el material de seguridad, la batería de bordo y la bombona de gas.
- Volver a marcar el material de seguridad, verificar las fechas de caducidad y llevar a revisar la balsa salvavidas.
- Aprovechar para hacer un inventario completo del material.

PROTECCIÓN Y MANTENIMIENTO

INTERIOR

- Vaciar todas las canalizaciones de agua dulce y aclararlas con agua y vinagre (no utilizar productos a base de cloro).
- Engrasar y cerrar todas las válvulas de toma de agua y los pasacascos. Aclarar y desaguar completamente la taza y las bombas del WC.
- Meter dentro las cabezas de la sonda y corredera.
- Instalado en la plaza de un deshumidificador aire que sale de la cabina y puertas abiertas de almacenamiento (armarios, refrigeradores).
- Taponar al máximo las entradas de aire.
- Airear prolongadamente los cojines antes de meterlos en el barco apoyándolos sobre uno de sus lados para limitar la superficie de contacto.
- En caso de ausencias prolongadas, deje abiertas las puertas de la nevera y del frigorífico para evitar humedades.

EXTERIOR

- Aclarar abundantemente el casco y la cubierta.
- Engrasar todas las piezas mecánicas y móviles (cerrojos, bisagras, cerraduras, etc.).
- Impedir todo roce de cabos y amarres.
- Proteger al máximo el barco con defensas.
- Asegurarse de que el barco está bien amarrado.
- Guardar la tapicería amovible (lavada con agua jabonosa y luego secada) cuando el barco está desocupado.

Todos estas indicaciones son elementales. Su concesionario sabrá aconsejarle y ocuparse del mantenimiento técnico de su barco.

MOTOR

El invernaje del motor es competencia de un profesional. Dependiendo de que el barco se quede a flote o en tierra, el procedimiento de invernaje es distinto.

Consultar el manual del motor para todo lo relativo al mismo.

Apuntes personales



CHANTIERS JEANNEAU (Establecimiento de la empresa SPBI)
BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE
Tel. (33) 02 51 64 20 20 - Fax (33) 02 51 67 37 65
Internet : http://www.jeanneau.com(fr).

ISO 9001 certifié AFAQ n°1994/2076B

El presente documento no tiene valor contractual, y guiados por el interés de seguir mejorando nuestros modelos, nos reservamos el derecho de modificarlos sin previo aviso.

JEANNEAU recomienda IGOL